Kuram / İktisat Tarihi

Orhan Kurmuş

# emperyalizmin türkiye'ye girişi





Yordam Kitap

2. basım

# Orhan Kurmuş

1946 yılında Milas'ta doğdu. 1968 yılında ODTÜ Ekonomi ve İstatistik Bölümü'nden mezun oldu. Londra Üniversitesi'nde doktora yaptı. 1983 yılı başına kadar ODTÜ'de öğretim üyeliği yaptı. O yıl, YÖK'ü protesto etmek için 11 arkadaşıyla birlikte üniversiteden istifa etti. 2002 yılında emekli olana kadar çeşitli bankalarda çalıştı.

Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi ve Bir Bilim Olarak İktisat Tarihinin Doğuæşu yazarın yayınlanmış eserleridir.

***Eserin önceki basımları:***
Birinci Basım: Ekim 1974, Bilim Yayınları, İstanbul
İkinci Basım: Temmuz 1977, Bilim Yayınları, İstanbul
Üçüncü Basım: Ağustos 1982, Savaş Yayınları, Ankara



# EMPERYALİZMİN TÜRKİYE'YE GİRİŞİ

Orhan Kurmuş

Yordam Kitap: 36 • Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi • Orhan Kurmuş
ISBN-978-9944-122-25-2 • Düzeltme: Mustafa Çolak
Kapak ve İç Tasarım: Savaş Çekiç • Sayfa Düzeni: Gönül Göner
Yordam Kitap’ta Birinci Basım: Mart 2008 • İkinci Basım: Mart 2012
Yayın Yönetmeni: Hayri Erdoğan


Yordam Kitap Basın ve Yayın Tic. Ltd. Şti. (Sertifika No: 10829)
Çatalçeşme Sokağı No: 19 Kat: 3 Cağaloğlu 34110 İstanbul
T: 0212 528 19 10 F: 0212 528 19 09
W: www. yordamkitap. com E: info@yordamkitap. com

iktisat tarihi

# EMPERYALİZMİN TÜRKİYE'YE GİRİŞİ

*Arda'ya, Ali'ye, Tunca'ya...*

# ÖNSÖZ

Bu kitabın ilk basımı 1974 yılında yapılmıştı; aradan 34 yıl geçmiş. İkinci basım 1977, üçüncü basım 1982 yılında yapıldı. Bu, dördüncü basım oluyor.

İleride anlatılacağı gibi kitap, aslında, 1973 yılı Aralık ayında Londra Üniversitesi'ne sunulan ve 1974 yılı Ocak ayında kabul edilen doktora tezimin[1] kısaltılarak Türkçeye çevrilmiş biçimidir. Akademik zorunluluklardan kaynaklanan ritüel nitelikli pasajların çıkartılmasını bir tarafa bırakırsak esas kısaltma, o günün modasına uyarak yazılan 32 sayfalık 5. bölümün kitaptan tamamen çıkartılmasıdır. Sözü edilen bölüm, Fogel-Fishlow tarzı bir "sosyal tasarruf" hesaplamasının İzmir-Aydın Demiryolu'na nasıl uygulanabileceğini gösteriyordu. Kitabın varsayılan okuyucu kitlesinin niteliği göz önünde tutularak, çok fazla olmasa da matematik formüller içeren o bölüm tümüyle çıkartıldı. Kitabın başına kısa bir bölüm eklenerek çalışmanın emperyalizm bağlamındaki yeri belirtilmeye çalışıldı.

Tez'in kitap haline getirilmesi süreci zor ve zahmetli oldu. Tezi yazarken, daha sonraları bir kitap halinde yayımlamayı düşünmemiştim. Benim bildiğim doktora tezleri, sunuldukları üniversitelerin kütüphanelerinde, dışarıya çıkartılamayan ve sadece referans olarak başvurulabilen kaynaklardı. Daktilo ile beş kopya yazılır (evet, o zaman daktilo vardı), ciltlenir ve üniversiteye teslim edilirdi. Eğer tez bir ABD üniversitesinde yazılmışsa ve siz o tezi mutlaka okumak ihtiyacındaysanız, tezin fotokopiye benzer bir teknikle çoğaltılmış bir kopyasını bedeli karşılığında elde etmeniz mümkündü. ABD üniversitelerinin dışında böyle bir kolaylık yoktu. Hele Londra Üniversitesi'nde hiç yoktu; şimdi bile olduğunu sanmıyorum.

Türkiye’ye döndükten sonra tezi ilk okuyan kişi ODTÜ Ekonomi Bölümü öğretim üyesi Oya Köymen oldu. ODTÜ öğrencisiyken Oya benim hocamdı; şimdi de hocam ve arkadaşım. Günlerce dil dökerek tezimi neden kitap haline getirmem gerektiğini anlatmaya çalıştı. Ben başıma gelecekleri tahmin ederek direndikçe eşi Orhan Silier, o soğuk ve karşı çıkılamaz mantığı ile, Oya’nın eksik bıraktığı veya duygusallığı nedeniyle tam olarak ifade edemediği nedenleri sıralıyor, bunun neden benim boynumun borcu olduğunu bıkmadan usanmadan tekrarlıyordu. Herkesin bir direnme kapasitesi vardır; benimkinin sınırlarına galiba iki hafta içinde ulaştık ve ben direnişimi sona erdirdim.

Üniversitede iki ders veren (bu dersleri hazırlamak için öğrencilerinden çok daha fazla çalışan) ve bir ODTÜ geleneği olarak haftada üç saat öğrencilerine danışmanlık yapan bir kişi olarak nasıl vakit bulup da tezimi yayımlanır hale getireceğimi düşünürken Oya, “Sen gel, bizim eve yerleş; burada rahatsız edilmezsin, çalışman kolay olur” dedi. İlk önce bunun gerçekten beni rahatlatmak için yapılan bir öneri olduğunu düşündüm. Öyle ya, kendi küçücük evimde 20 aylık oğlum Sinan ve ikinci çocuğumuz Zeynep’e hamileliğinin son aylarında bulunan eşim İnci ile birlikte yaşarken kitap yazmanın çok kolay olmayacağını düşünmüş olmalıydı. İnci, bizim fakültenin İşletme Bölümü öğretim üyesi olarak okula geri döndüğünü sanmış ama bunda yanıldığını görmüştü. Biz daha İngiltere’de iken, rektör Tarık Somer’in talimatı, dekan Güngör Tunç ve bölüm başkanı Dolun Öksoy’un işbirliği ile işten çıkarılmıştı. Bir taraftan üniversiteye karşı açtığı dava ile uğraşıyor diğer taraftan benim yok mertebesinde olan maaşıma katkı yapmak için bir pazar araştırması şirketinde çalışıyor, kalan vaktinde de benim ilgisizliğim ve kitap yazma merakım nedeniyle bir ucundan tutamadığım ev işlerini görüyor, Sinan’a annelik yapıyordu. Zor bir durumdu. Böyle bir ortamda kitap yazmak mümkün değildi. Oya’nın teklifini hemen kabul edip onların evine taşındım.

Daha sonraları Oya’lar çıktıktan sonra kiracı olarak bizim girdiğimiz bu evde bana bir oda verildi. Okuldan dönüp Sinan’ı beş-on dakika gördükten sonra hemen Oya’lara koşuyor, aralıksız çalışmaya başlıyordum. Ders notlarımı hazırlamak ve gözden geçirmek, uyumak için kendi evime geceyarısını epey geçe dönebiliyordum.

Oya ise okuldan döner dönmez soluğu benim odamda alıyor, yazdıklarımı okuyor, düzeltiyor, eleştiriyor, yol gösteriyordu. O zaman farkına vardım ki onların evine taşınma önerisi, aslında, inzibati bir tedbirdi. Gözaltında tutulmam ve denetlenmem bu yolla çok kolay hale gelmişti. Bu nedenle, Oya'ya büyük teşekkür borçluyum. O olmadan bu kitap yazılamazdı.

Kitabın ilk yayımlanmasından bu yana geçen 33 yıl içinde, kitapla ve daha sonra yayımladığım makalelerle ilgili olarak beni kıvandıran, üzen, hayrete düşüren birçok olaya tanık oldum. Kitaptan uzun pasajları, hatta sayfaları, hem de benim oturum başkanlığı yaptığım bilimsel toplantılarda sundukları tebliğlere alan, ama bilimsel dürüstlüğün en temel gereklerinden bir tanesini bir kenara bırakarak referans vermeyen tarih profesörleri gördüm. Ne iktisatçı, ne tarihçi ne de iktisat tarihçisi olan, ama benim yazdıklarımı 24 yıl sonra yeniden keşfederek kitap yazan ve bunları ilk kez kendisinin ileri sürdüğünü söyleyen sosyoloji profesörleri oldu. Bazıları kitabın adından ürkmüş olacaklar ki 19. yüzyıl İzmir'i ve Ege Bölgesi üzerine yazdıkları kitaplar ve makalelerde kitaptan tek bir kelimeyle bile söz etmediler. Bir akademisyen olarak, kimsenin kimsenin çalışmasına referans vermesi gibi bir gereklilik olmadığının farkındayım. Ne var ki, alçakgönüllülüğü bir tarafa bırakarak, kitabın o dönem ve o bölge için temel referans kaynaklarından birisi, belki de en önemlisi olduğuna inanıyorum. Bir başka akademisyen grubu ise korkularını biraz yenerek çalışmalarında kitaptan alıntılar yaptılar ama referans olarak tezimi gösterdiler. Dipnotlarda gösterdikleri sayfa numaraları ise hep kitaba aitti.

Kitap, Türkiye'de olduğu kadar birçok yabancı ülke (özellikle ABD) üniversitesinde okuma listelerine girdi. Birçok kitap ve makalede temel kaynak olarak gösterildi. Dünyanın birçok büyük kütüphanesinde bulunuyor. Çok sayıda üyesi olan ve dini konulara hasredilen bir internet sitesinde mutlaka okunması gereken 126 temel kaynak listesinde 59. sıraya konulmuş. Bir bakanlığımızın resmi web sitesinde kitaptan upuzun bir pasaj var ama nereden alındığı yazılmamış. Kamu arazilerinin yabancılara satışına karşı girişilen kampanyada, özellikle milliyetçi web sitelerinde kitaptan sayfalar dolusu alıntılar yapıldı, tablolar yayımlandı. (Bu milliyetçi siteler birçok akademisyenden çok daha dürüst davrandı, kaynak belirttiler.)

Bunlar bana kıvanç veriyor. Yazdıklarının okunduğunun bilinmesi insanı mutlu ediyor.

*
* *

ODTÜ'de uzun süre öğretmenlik yaptım. Verdiğim dersler arasında "Türkiye İktisat Tarihi" en çok öğrencinin kaydolduğu dersti. Her ne hikmetse kitabımı okuma listesine hiç koymadım. Herhalde, öğrencilerin kitabı keşfedip okuyacaklarını varsayıyordum. Bu varsayımın ne kadar gerçekçi olduğunu hâlâ bilmiyorum.

Kitabın dördüncü basımını yapmak için birkaç yayınevi teklifte bulundu. Oya, daha önce kendi kitaplarından birisini yayımlamış olan Yordam Kitap'ı neden tercih etmem gerektiğini uzun uzun anlattı, ben de kabul ettim. Ama, ilk basımdan bu yana geçen uzun zaman aralığında bu konuda neler olup bittiğini anlatan bir önsöz yazmam gerektiğini hissediyordum. Oya buna şiddetle karşı çıktı. Böyle bir uğraşa girmenin hem kitabın basımını çok geciktireceğini hem de en az kitap kadar uzun bir önsöz yazılmasını gerektireceğini söyledi. Hak verdim. Bu nedenle de kapsamlı bir önsöz yerine tezimin nasıl ve hangi koşullar altında yazıldığını anlatan bir bölüm yazmaya karar verdim. Genç, daha 23 yaşına yeni girmiş, bir asistanın doktora yapmak üzere gittiği İngiltere'de başından geçenler diye özetlenebilecek bu bölümün okunmaması kitabın bütünlüğünü bozmuyor. Merak ederseniz okuyun.

Son olarak internet konusunda bazı şeyler söylemek istiyorum. Rahatlıkla iddia edebilirim ki, tezin yazıldığı sırada internet diye bir kolaylık mevcut olsaydı tezin araştırmaya ayrılan süresi çok daha kısa olurdu. İnternet olmadığı için 3,5 yıl sürdü. O zaman tüm çabalarıma rağmen erişemediğim birçok kaynağa şimdi çok kolaylıkla ulaşabiliyorum. Birkaç örnek vereyim: Alsancak, Bayraklı, Turan, Buca ve Bornova'da oturan Levanten ailelerin evlerinin resimleri, hatta mimari planlarını; bu ailelerin çoğunun ayrıntılı soy kütüklerini, bazılarının fotoğraflarını, yağlıboya portrelerini bu satırları yazmaya başladığım sırada sadece 5-6 saatlik bir araştırmayla internette buldum. Tez yazılırken bu soy kütükleri elimde olsaydı İngiltere'nin İzmir Konsolosluk Mahkemesi dosyalarını bambaşka bir gözle inceleyebileceğimi

şimdi anlıyorum. Barker ailesi arşivlerinin Exeter Üniversitesi'nde olduğunu; Whittall ailesi arşivlerinin ise Oxford Üniversitesi, St.Antony's College, Middle East Centre'da olduğunu internetten öğrendim. Oriental Carpet Manufacturers şirketinin önemli kişilerinden A.Cecil Edwards ile ilgili ayrıntılı bilgiler de internette var. Issigonis fabrikasının resimleri; Giraud ailesinin kuru incir ve üzüm ticareti faaliyetleri ile ilgili resimli broşürleri internette hemen bulunabilecek kaynaklar arasında.

İnternetin sağladığı birçok kaynak arasında beni en çok heyecanlandıran iki resim oldu. Bunlardan birincisi David Hall McKewan'in İzmir-Aydın Demiryolunun yapımını gösteren suluboya tablosudur. Bugünkü İzmir-Aydın otoyolunun Belevi mevkiindeki Selatin Tüneli'nin olduğu yerde açılmaya çalışılan 10 metre derinliğindeki yarmanın yapımını gösterdiğini sandığım bu tablo 1860 yılında yapılmış. McKewan daha önce, 1859 yılında, yine İzmir-Aydın Demiryolu konulu bir tablo daha yapmış; internette bu tablo hakkında da bilgi var ama resmini görebilmek için tablonun şimdiki sahibi olan sanat galerisine para vermeniz gerekiyor.

Tezin yazımına bir yarar sağlamayacak olsa da, sırf merak ettiğim için, İzmir-Aydın Demiryolunda çalışan lokomotif ve vagonların resimlerini yıllarca arayıp başarısız olmuştum. Tren yolu güzergâhının ve istasyonların o dönemlerdeki resimleri de çok merak ettiğim konular arasındaydı. İnternette bu istasyonların bazılarının resimleri var. Ama bu tür resimler arasında en heyecan verici olanı, Garratt yapımı 4-4-0 bir lokomotif. Üzerinde, Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin İngilizce yazımındaki kelimelerin baş harfleri (O.R.C.) ve eski harflerle 225 sayısı var. Telif konusu oldukları için lokomotifin resmini ve McKewan'ın tablosunu kitabın bu basımına koyamadım.

*

* *

ODTÜ Ekonomi ve İstatistik Bölümü

1966 yılı sonbaharında ODTÜ İdari İlimler Fakültesi üçüncü sınıfına kayıt yaptırırken önemli bir karar vermek zorundaydım. O zamanki uygulamaya göre öğrenciler ilk iki yılı ortak olarak okur, üçüncü sınıfa geçince de hangi dalda öğretim yapmak istiyorsa o bölüme kaydını

yaptırırdı. Liseden daha yeni mezun olmuş, neyin ne olduğunun farkında bile olmayan bir öğrencinin daha ilk yıldan bölüm seçmesi gibi garip bir uygulama o zaman yoktu. Her nereden aklıma esmişse, lise yıllarında iken kendime diplomatlık mesleğini seçmiştim. ODTÜ giriş sınavını kazandıktan sonra (o zaman ODTÜ kendi giriş sınavını yapardı) bu amacıma uygun olarak Kamu Yönetimi bölümünün benim için en uygun tercih olacağı düşüncesindeydim. Dışişleri Bakanlığı sınavlarını kazananların hep Galatasaray ve Mülkiye mezunu olmaları beni zerre kadar rahatsız etmiyordu. Öyle ya, her işin bir ilki vardı; ben de ilk ODTÜ mezunu diplomat olacaktım.

Ama kaydımı Ekonomi ve İstatistik Bölümü'ne yaptırdım. Bu kararı vermemde etken olan iki neden vardı. Birincisi, ilk iki yıl boyunca okuduğumuz dersler arasında iktisat ve iktisat tarihi beni çok sarmıştı. Her ne kadar istatistik derslerinden ancak geçer bir not almışsam da cesaretim kırılmamıştı. İkinci sınıfta istatistik derslerini Edward Thornton adlı İrlandalı bir profesör verirdi. Son derece zevkli bir dersti; ama sınavlar öyle değildi. Sınav sorularını anlayabilirsek çözmek çok zor olmuyordu. Ne var ki asıl sorun, soruları anlayabilmekteydi. Her iki dönemde de 25-30 arası bir ortalamayla geçer not olan C'yi zar zor alabilmiştim. (Diğer derslerde C alabilmek için 70 ortalama gerekiyordu). İktisat dersleri için durum farklıydı. Birinci ve ikinci sınıfta James Land ve Fikret Görün'den aldığımız giriş niteliğindeki dersler çok ilgimi çekmiş, Edwin Cohn'dan aldığım Avrupa İktisat Tarihi dersine kelimenin tam anlamıyla bayılmıştım. James Land kelimeleri yayan güney aksanıyla konuşan bir Amerikalıydı. Derste söylediklerini anlamakta güçlük çekiyor, sınıftaki kolej kökenli öğrencilerin sürekli sorular sormalarını, yorumlar yapmalarını gıptayla izliyordum. O dönemlerin ünlü ders kitabı olan P. A. Samuelson'ın *Economics*'ini kullanıyorduk. Dersler bittikten sonra hemen kütüphaneye koşuyor, James Land'in o gün anlattıklarını bir de ders kitabından okuyordum. Neoklasik okulun bu ünlü temsilcisinin kitabı (çok kullanılmaktan parçalara ayrılmış olarak hâlâ saklarım) bana çok şey öğretti.[2] Lisede cebir ve geometri derslerinden her yıl bütünlemeye kalarak geçen bir öğrenciydim. Bu nedenle olsa gerek, birinci sınıftaki matematik dersinde oldukça zorlanmış ama ikinci sınıfta William Lucas adlı kızıl saçlı,

iriyarı Amerikalı profesörden aldığım Matematiksel İktisada Giriş dersini pek sevmiştim. Sayfalarca okuyarak anlamaya çalıştığımız bir konunun ikinci dereceden bir türev alarak iki satırda anlatılabilmesi beni etkilemişti. İktisat giderek hoşuma gitmeye başlamıştı.

İkinci neden, bir yıl önce ODTÜ Sosyalist Fikir Kulübü'ne kaydımı yaptırmış olmamdı. O zamanki üniversitelerin birçoğunda var olan ve Fikir Kulübü genel adıyla bilinen topluluklar arasında adında "Sosyalist" kelimesi olan ilk ve tek kulüp buydu. Eğer yanılmıyorsam, o günden bu yana adında "Sosyalist" kelimesi olan başka bir kulüp hiçbir üniversitemizde hiçbir zaman olmadı. Üyeler çeşitli sol görüşlere sahiptiler ama ortak noktaları emperyalizme karşı ve emekten yana olmaktı. SFK üyelerinin çoğunu, ODTÜ İngilizce Hazırlık Okulu'nun açılmasıyla birlikte o zamana dek ODTÜ'nün egemen unsuru olan TED Koleji, Robert Kolej ve Tarsus Amerikan Koleji'nin mezunlarının yanı sıra, Anadolu'nun uzak köşelerindeki liselerden mezun olan gençlerden ODTÜ'ye girme fırsatı elde eden "halk" çocukları oluşturuyordu. Aramızda kolej mezunları yok değildi; ama çoğunluk kolejli olmayanlardaydı. Sosyalist olmanın diplomat olmaya engel olmadığını biliyordum. Bildiğim bir başka şey ise bir sosyalistin, ağzıyla kuş tutsa bile, diplomasi mesleğine kabul edilmeyeceğiydi.

Ekonomi ve İstatistik Bölümü üçüncü sınıfına 11'i kız 11'i erkek 22 öğrenci olarak başladık ve 1968 yılında aynı 22 kişi olarak bitirdik. Bölümde öğrenci olarak geçirdiğim iki yılın hayatımda önemli değişiklikler yaptığına inanıyorum. Aradan geçen nerdeyse 40 yıl içinde ODTÜ'deki öğrencilik yıllarımı düşünmek ve değerlendirmek fırsatı bulduğumu sanıyorum. Bu "Önsöz"ü hayat hikayemin bir parçasını okuyucuya aktarmak için bir araç gibi kullanmak niyetim yok. Ama 1960'ların ikinci yarısında ODTÜ'deki yaşam ve akademik atmosferin insanlara neler kattığının çok iyi bilinmediğini; o dönemde ve 12 Eylül darbesine kadar geçen zamanda ODTÜ'de okuyan ve mezun olanların Türkiye'nin toplumsal tarihinde nasıl bir yere sahip olduklarının hemen hemen hiçbir bilimsel araştırmaya konu olmadığını görmek ODTÜ'ye tutkuyla bağlı bir insan olarak beni üzüyor.

Üçüncü ve dördüncü sınıfta ders aldığımız öğretmenler arasında birkaçını anlatmadan geçemeyeceğim. Bunlardan birincisi OECD'nin ODTÜ'ye yardım programı çerçevesinde Türkiye'ye gelmiş olan Andre Martens idi. Belçikalıydı ve ünlü çizgi roman kahramanı Tenten'e şaşılacak derecede benzerdi. Martens'den önce doğrusal programlama sonra da dinamik programlama derslerini aldık. Dersini büyük bir heyecanla anlatır, bazen kendini tutamaz koşar adımlarla tahtanın bir ucundan öbür ucuna gider, ispatladığı teoremin altını tebeşirle iki kez çizer, sonra da tahtanın herhangi bir yerine bir nokta koyardı. Bunu o kadar şiddetle yapardı ki her seferinde tebeşir kırılırdı. Verdiği dersler aslında yöneylem araştırması bilim dalının programında olmalıydı ama o dönemde ODTÜ'de bu bölüm henüz kurulmamıştı. Dolayısıyla, konuya yakınlık duyan başka bölüm öğrencileri de bu derse dinleyici olarak katılırlardı. Hanri Çerniyak bu öğrencilerden biriydi. Matematik Bölümü'nde okuyordu ve SFK üyesiydi. Hanri, Robert Kolej mezunu tek SFK üyemizdi.

Ömer İnanç, iki dönemlik İktisadi Düşünce Tarihi dersini verirdi. Kızların çok yakışıklı bulduğu, uzun boylu, esmer, hırpani giyinen ve çok sevilen bir kişiydi. Daktilosu başında İngilizceden Fransızcaya çeviri yapabilecek kadar her iki dile de hâkimdi. SFK ve TİP üyesiydi. Birinci dönem dersinin önemli bir bölümü Marx'a ayrılmıştı. *Kapital*'i ilk kez onun dersinde ders kitabı olarak okuduk. Derslerinden birinde, yüzünden hiç eksik olmayan o alaycı gülümsemesiyle, *Kapital*'in ilk basımının çok sayıda basit aritmetik yanlışı içerdiğini söyleyince sınıfta çoğunluğu oluşturan solcu öğrenciler olarak hep birlikte ayağa kalkarak itiraz etmiş, bunun mümkün olamayacağını, Marx'ın yanlış yapmayacağını iddia etmiştik. Ömer İnanç, yine gülümseyerek, yanlışları teker teker göstermeye başladı. Suspus olup yerimize oturduk. Ömer İnanç, genç yaşta öldü; intihar ettiği söylendi ama birçok kişi gibi ben de intihar ettiğine inanmadım. Dünya görüşümün biçimlenmesinde önemli bir rol oynadı.

Yalçın Küçük, dördüncü sınıflara ilk dönemde Ekonomik Büyüme, ikinci dönemde Ekonomik Planlama derslerini verirdi. DPT'de daire başkanlığı yapmış; kendisini yargılayan bir sıkıyönetim yargıcının kelimeleriyle "Şeytana pabucu ters giydirecek kadar zeki" bir insandı. Solcu öğrenciler kendisini çok sever, solcu olmayanlar ise kötü İngilizce telaffuzu ve çok

alçak sesle sanki mırıldanır gibi ders anlattığı için hep eleştirirlerdi. Yalçın Küçük'ten çok şey öğrendim.

Attila Sönmez, üçüncü sınıflara Türkiye Ekonomisinin Yapısı, dördüncü sınıflara ise Kamu Maliyesi dersleri verirdi. Lisans öğrenimini ve doktorasını Fransa'da yapmıştı. O da Yalçın Küçük gibi DPT kökenliydi. Türkiye Ekonomisinin Yapısı dersi fakültenin en popüler dersiydi. Bizim bölüm için zorunlu olan bu ders, diğer bölümler için seçimliydi. Üçüncü sınıf dersleri en çok 25-30 kişilik sınıflarda yapılırken bu ders fakültenin amfisinde yapılır, yer bulamayanlar merdivenlere oturur veya amfinin en arkasında ayakta durarak ders dinlerlerdi. Dersi alanlar arasında Sosyoloji, Şehir ve Bölge Planlama hatta Mühendislik bölümleri öğrencileri de olurdu. Amfinin ilk 2-3 sırası mutlaka kızlarla dolardı. Attila Sönmez bize ülkemizin ekonomik yapısını öğretmekle kalmadı, bir sosyal bilimcinin ve özellikle bir iktisatçının bir ülke ekonomisini analiz ederken hangi yol ve yöntemleri kullanabileceğini de öğretti.

Oya Köymen, doktorasını yeni bitirmiş, çiçeği burnunda genç bir kadındı. Dördüncü sınıflara iktisat tarihi dersi verirdi. Attila Sönmez gibi onun dersi de dünyayı daha iyi anlamak isteyen diğer bölüm öğrencilerinin ilgi odağıydı. Sovyet deneyimi, iki dünya savaşı arasında Avrupa'daki ekonomik ve sosyal gelişmeler, 1929 bunalımı Oya'nın dersinin en zevkli bölümleriydi.

Tüm derslerimizde zorunlu ders kitaplarımızın yanı sıra (derslerin çoğunda birden fazla ders kitabı kullanılırdı) uzun bir okuma listesindeki makalelerden de sorumluyduk. Bu makaleler hep bilimsel dergilerde yayımlandığı ve bu dergilerin kütüphanede sadece bir tek kopyası olduğu için her makale kötü bir fotokopi yöntemiyle çoğaltılır, kütüphanenin "Reserve" denilen bölümüne konulurdu. ODTÜ'yü diğer üniversitelerden ayıran en önemli özelliklerden birisi de buydu. Bu okuma listeleri sayesinde iktisat literatüründeki klasik makaleleri okumak zorunda olduğumuz gibi en yeni kaynaklara da ulaşabiliyorduk. Özellikle yeni makalelerin hepsini anladığımızı söyleyemem. Her ne kadar diğer üniversitelerdeki iktisat öğrencilerine göre çok daha ileri düzeyde matematik biliyor idiysek de bazı makaleleri anlamamız mümkün olmuyordu. Bu konudaki yakınmalarımız

hep aynı cümleyle yanıtlanırdı: “Anlamanız şart değil; iktisatçılar nelerle uğraşıyor göresiniz diye o makale okuma listesine konuldu.”

Böyle bir ortamda yetişmenin bize aşıladığı birçok iyi nitelik olduğunu düşünüyorum. Bunların arasında herhalde en önemlisi, bize sunulan her şeyi olduğu gibi kabul etmememiz, mutlaka sorgulamamız gerektiğiydi. Bunun doğal sonucu olarak bilgiye ulaşmanın yollarını arayıp bulmayı öğrendik. Alanımızda en son ortaya çıkan bilgilerle donatılmış olduğumuzu biliyor, kendimize çok güveniyorduk. Bunun kötü yönlerinden birisi, diğer üniversitelerdeki iktisat öğrenimini küçümsemek biçiminde ortaya çıktı. Diğer taraftan, her gün gazetelerde, televizyonlarda boy gösteren, ülkemizin ve dünyanın ekonomik durumu hakkında her şeyi bilen ama talep eğrisi üzerindeki hareketi talep eğrisinin kaymasından ayırt edemeyen, stok ve akım değişkenler arasındaki farkı bilmeyen iktisatçıların varlığı ara sıra “Acaba haklı mıydık?” sorusunu sormama engel olamıyor.

Kim Kimdir?

Bölüme birlikte kayıt yaptırıp birlikte mezun olduğumuz 22 kişiden 11’i doktora yaptı ve çeşitli üniversitelerde öğretim üyesi oldu. Hâlâ emekli olmadılarsa Ali Akarca’nın University of Illinois’de; Savaş Özatalay’ın Widener University’de; Erdal Gürkan’ın Hacettepe Üniversitesi’nde; Gülden Enön Berkman’ın ODTÜ’de; Seyhan Say Erdoğdu’nun SBF’de olmaları gerekiyor. Halime Şamgul Hacettepe Üniversitesi Ekonomi Bölümü’nde profesör iken vefat etti. Tercan Baysan doktorasından sonra uzun yıllar ODTÜ’de çalıştı; şimdi Dünya Bankası’nda. Ali Arslan Gürkan, ODTÜ’de çalıştıktan sonra ayrıldı, şimdi Roma’da FAO’da çalışıyor. Vural Akışık Berkeley’de matematik doktorası yaptı; 1976’ya kadar ODTÜ’deydi, sonra iş hayatına atıldı. Aysıt Tansel ODTÜ’de ekonometri profesörü. Diğer sınıf arkadaşlarımızdan Handan Tezmen bir İtalyan kontuyla evlenerek kontes Handan del Pozzo oldu. Galiba Cenevre’de yaşıyor. Emine Olgun IMF’de üst düzey yönetici oldu. Önder Yücer son olarak UNDP’nin Lesotho Daimi Temsilcisiydi.

Mezun olduktan hemen sonra, açılan asistanlık sınavına başvurdum. Sınavı Ali Akarca, Aysıt Tansel, Tercan Baysan ve Seyhan Say Erdoğdu ile birlikte kazandım. SFK’den sonra TİP’e de üye olduğum için dünya görüşümü özgür bir akademik ortamda ifade edebileceğimi düşünüyordum.

Haksız da çıkmadım. Her türlü çalkantı ve bunalıma rağmen, YÖK düzeninin başlamasına kadar geçen sürede ODTÜ hem öğrenciler hem öğretim üyeleri için akademik özgürlüğün en geniş anlamda yaşandığı üniversite oldu.

SFK, TİP ve ODTÜ

ODTÜ Öğrenci Birliği seçimlerini 1965 yılından başlayarak üç yıl arka arkaya "Toplumcu Grup" kazanmıştı. SFK içinde TİP üyelerinin belirli bir ağırlığı olsa da hiçbir zaman çoğunluğa ulaşamadıkları için, yönetim kurulunda zaman zaman temsil edilmelerine rağmen, öğrenci birliği yönetimine giremiyorlardı. Toplumcu Grup 1968 ve 1969 seçimlerini Sosyal Demokrasi Derneği'nin desteklediği "Ortanın Solu Grubu"na karşı kaybetti.[3] 1965'ten sonra çok sayıda boykot ve işgale sahne olan ODTÜ tüm dünyada ve özellikle Fransa'da önemli boyutlara ulaşan öğrenci hareketlerinin ardından büyük bir hareketlilik kazanmıştı. Vietnam savaşı nedeniyle zaten ABD karşıtı duygularla dolu olan ODTÜ öğrencileri bu antiemperyalist tutumlarının doğal sonucu olarak "Milli Petrol", "Yabancı Sermayeye Hayır" gibi yurtsever girişimlerin de başını çekiyorlardı. (Şimdilerde yurtseverlikten söz etmek neredeyse milliyetçilik ve hatta faşistlik ile eşanlamlı olarak algılanıyor. Nereden nereye gelmişiz...)

Hem SFK hem TİP üyesi olarak bir taraftan okulumdaki SFK etkinliklerine katılırken diğer taraftan ve çok daha ağırlıklı olarak TİP'te çalışıyordum. Parti'nin Gölbaşı dolayındaki köylerde çalışmalar yapması için görevlendirdiği birimin üyesiydim. Birimin başkanı Ömer İnanç idi. Atilla Keskin ve adını şimdi hatırlayamadığım bir taksi şoförü ve ben diğer üyelerdik. Cumartesi günleri sabah erkenden Sıhhiye'deki taksi durağında buluşur, şoför üyenin siyah renkli ve çok eski taksisine biner, Gölbaşı köylerine yollanırdık. Yaptığımız iş aslında çok basit bir propaganda faaliyeti idi. TİP'i tanıtmaya çalışır, köylülere kendi gelecekleri ve toplumun bir bütün olarak kurtulabilmesi için TİP'e sahip çıkmaları gerektiğini anlatırdık. Çok verimli sonuçlar aldığımızı söyleyemem. Belki de bu nedenle Atilla Keskin bu işten en çok sıkılan üyemizdi.

Parti'nin NATO karşıtı kampanyası için gecekondu mahallelerinde ve çevre ilçelerde bildiri dağıtmak, ara sıra esnaftan dayak yemek veya karakola çekilmek ile sonuçlansa da bize parti görevimizi hakkıyla yerine

getirdiğimizi hissettirir, bundan hem mutluluk hem kıvanç duyardık. Bugün bile hatırladıkça kahkahalarla güldüğüm bir olayı anlatmadan geçemeyeceğim. Parti bildirisi dağıtmak üzere gittiğimiz Kızılcahamam'da esnafın sert tepkisiyle karşılaşıp esaslı bir dayak yiyeceğimiz sırada polisler bizi karakola götürdü. Yeşilçam filmlerindekine benzer yaşlı ve babacan bir komiser bizi karşısına dizdi ve kim olduğumuzu anlamak için sorular sormaya başladı. İlk cevap veren Cem Eroğul idi (şimdi SBF'de anayasa profesörü). Cem SBF'de asistan olduğunu söyledi. Ben ODTÜ'de asistan olduğumu, Orhan Silier ODTÜ öğrencisi olduğunu söyledi. Sıra Osman Sakalsız'a gelince o göğsünü gere gere işçi olduğunu söyledi. Komiser hiç beklemediğimiz bir biçimde yaradana sığınıp Osman'a şiddetli bir tokat aşketti. Ne olduğunu anlamamıştık ama komiser hemen tokatın gerekçesini açıkladı: "Bunlar okumuş yazmış insanlar, isterlerse sosyalist olurlar; sen işçisin, sosyalistlik senin neyine?"

Parti'nin Çankaya ilçe örgütünde eğitim toplantılarına katılmak, Bilim Kurulu'nda çalışmak, fakültedeki sempatizan öğretim üyelerinden bağış toplamak görevlerim arasındaydı. Partili ODTÜ'lüleri en çok meşgul eden konu, TİP politikalarının karşıtı olarak örgütlenen sol gruplara, özellikle de MDD'ci diye bilinen Milli Demokratik Devrim taraftarlarına karşı "ideolojik" mücadele vermekti. İdeolojik mücadelenin temelini Türkiye'nin belirli bir kapitalist aşamaya ulaşmış olduğu, dolayısıyla da sosyalistlerin temel hedefinin sosyalist devrimi gerçekleştirmek olduğu yönündeki Parti tezini savunmak oluşturuyordu. Bu mücadelenin bir başka yönü ise 1968 yılında Fransa'daki öğrenci kalkışmasının okulumuza da yansımış olan ve Herbert Marcuse'ci diye tanımladığımız biçimine karşı çıkmaktı. Parti denetiminde olmayan öğrenci hareketlerinin de devrime giden yolları açabileceğini ileri süren bu görüşü şiddetle eleştiriyor, esas belirleyici unsurun her zaman parti olduğunu savunuyorduk.

ODTÜ tarihinin en önemli iki öğrenci hareketi 1969 yılında oldu. Vietnam savaşında ABD'nin "pasifikasyon" politikasının baş mimarı olan Robert Komer'in otomobilinin yakılması bunlardan birincisiydi. Komer, Harvard'dan mezun olduktan sonra 1947 yılında CIA'ya katılmıştı. Vietnam Ulusal Kurtuluş Cephesi'nin sivil mensuplarının belirlenmesi ve "nötralize" edilmesini amaçlayan program, Komer'in yönetimindeki "Phoenix

Operasyonu” çerçevesinde yürütülüyordu. Köy köy dolaşan Amerikan askerleri köylüleri zorlayarak, ölümle korkutarak Ulusal Kurtuluş Cephesi mensupları hakkında bilgi topluyor daha sonra da bunları “nötralize” ediyordu. Komer’in kendi ifadesine göre bu yolla öldürülen sivillerin sayısı 20.587 idi.[4] Türkiye’de “Vietnam Kasabı” diye adlandırılan Komer’in Kasım ayında ABD büyükelçisi olarak Ankara’ya atanması büyük bir öfke yaratmıştı. Komer’in geleceği uçağı karşılamak ve protesto gösterisi yapmak üzere “et arabası” tabir edilen garip şekilli servis otobüslerine doluşarak Esenboğa’ya giden ODTÜ öğrencileri, Komer’in uçağının pistin ücra bir köşesine indirilmesi ve protestolara hedef olmadan kaçırılması, otobüsler dolusu ODTÜ’lüler tarafından takip edilse bile arada en az yarım saatlik bir mesafe olması nedeniyle yetişilememesi üzerine elleri boş dönmüş ve çok öfkelenmişlerdi. Üniversiteyi ziyaret etmek için iki kez Rektör Kemal Kurdaş’ı arayan ancak kibarca reddedilen Komer üçüncü girişiminde başarılı olmuş ve 6 Ocak günü öğle yemeğine davet edilmişti. Türkiye’de Amerikan karşıtlığının en yüksek olduğu okula kötü namlı bir büyükelçinin neredeyse zorla kendisini davet ettirmesi ve bu davetin okulun en kalabalık olduğu saatlere rastlaması öğrenciler tarafından büyük bir kışkırtma olarak algılandı. Rektörlük önünde park eden Cadillac marka makam otomobili öğrenciler tarafından ters çevrilerek yakıldı.[5] Bu eylemin sadece ODTÜ tarihinde değil ülkemizin tarihinde de çok önemli bir yeri olduğuna inanıyorum.

İkinci önemli eylem ise 1 Nisan günü AP hükümetini protesto etmek için başlatılan boykotun 7 Nisan günü Mimarlık Fakültesi’nin, 8 Nisan günü de rektörlüğün işgal edilmesiyle sonuçlanmasıdır. Öğrenciler beş gün süreyle işgali sürdürerek üniversiteyi fiilen yönettiler. Mimarlık Fakültesi öğrencisi Ahmet Sönmez öğrenciler tarafından rektör seçildi ve beş gün rektörlük koltuğunda oturdu. İşgale katılanlar arasında benim gibi asistan olan Ergin Günçe ve Metin Durgut’u hatırlıyorum. SFK üyelerinin tümü işgale katılmıştı. 13 Nisan günü sabaha karşı düzenlenen ortak bir polis-jandarma baskınıyla öğrenciler rektörlükten çıkarıldı ve tutuklandı. Rektörlüğün işgali, daha sonraki yıllarda öğrencilerin üniversite yönetiminde sınırlı bir biçimde de olsa söz sahibi olmaları sonucuna yol açtığı için önemli bir olaydı.

O günlerden aklımda kalan ve önemli olduğuna inandığım bir ayrıntı, o hengâme, boykotlar, işgaller, mitingler, ağır dersler, sınavlar arasında bile ODTÜ öğrencilerinin ne yapıp edip kültürel faaliyetler için vakit yaratmalarıydı. Öğrencilerin birçoğu haftada bir Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası'nın veya Fransız Kültür Merkezi'nin klasik müzik konserlerine gider; sinemaları en az bir-iki kez izler, açık oturumlara, şiir matinelerine katılırdı.

ODTÜ öğrencilerinin çok politize olduğu; sırf bu nedenle sık sık boykota gittikleri yolunda yanlış bir düşünceyi de düzeltmek isterim. Politik amaçlı boykotlar tabii ki yapılıyordu ama boykotların birçoğu öğrencilerin yaşam koşullarının iyileştirilmesi amacıyla oluyordu. Kafeterya yemeklerinin kalitesinin iyileştirilmesi ve fiyatların ucuzlatılması için defalarca boykota gidildiğini hatırlıyorum. İlk boykot ise, 1965 yılında kız öğrencilerin yurdunda ütü tahtası olmaması, öğrencilerin ısrarlı taleplerine rağmen yönetimin ütü tahtası vermeyi reddetmesi nedeniyle yapılmıştı.

Nerede, Nasıl Doktora Yapılır?

ODTÜ'nün asistanlarına sunduğu önemli bir olanak yurtdışında doktora yapma fırsatıydı. Diğer üniversiteler mali sorunlarını aşıp asistanlarına bu imkânı veremezken ODTÜ, uluslararası kuruluşlardan aldığı yardımlarla bu sorunun üstesinden gelebiliyordu. Bizden daha önceleri asistan olanlar OECD bursu ile ABD'de doktora yapmaya başlamış veya bitirmişlerdi bile. Bu bursları kazanmak için özel bir çaba harcamak gerekmiyordu. ODTÜ'nün önerisi yeterli oluyor, formalite niteliğinde bir mülakattan sonra bursa hak kazanılıyordu.

Önemli olan, sizi doktora programına kabul edecek iyi bir üniversite bulmaktı. İşletme Bölümü asistanları Cornell ve North Carolina üniversitelerine giderken bizimkiler Stanford ve Johns Hopkins'de doktoraya başlamışlardı. ABD'nin eyalet üniversitesi modeli üzerine kurulu ODTÜ'nün asistanlarının doktoralarını da ABD'de yapmaları galiba genel geçer bir kural olarak benimsenmişti.

Birlikte asistan olduğum arkadaşlarımdan Tercan Baysan ve Aysıt Tansel, Minneapolis'teki Minnesota Üniversitesi'ne, Ali Akarca ise (yanlış hatırlıyor olabilirim) Michigan Üniversitesi'ne doktora için başvurmuş ve kabul edilmişlerdi. ABD'de doktora, genellikle ileri düzeyde derslerin

alınması, bu derslerden bir yeterlilik sınavına girilmesi, tez konusunun kararlaştırılması ve bir tez yazarak başarıyla savunulması yöntemi üzerine kurulmuştu. Asıl ağırlık derslerdeydi; yeterlilik sınavını başarıyla geçmeniz doktora derecesini almanızı neredeyse garantiliyordu. Dolayısıyla, ABD üniversitelerine başvururken tez konunuz ile ilgili herhangi bir öneri yapmanız gerekmiyordu. Lisans derecesini alırken elde ettiğiniz not ortalaması ve hakkınızda yazılan referans mektuplarının niteliği doktora programına kabul edilip edilmeyeceğinizi belirliyordu. Halbuki ben doktora konumun Türkiye iktisat tarihi, özellikle de yabancı yatırımlar üzerinde olmasını istiyordum. En az 2-3 yıl derslerle boğuşmak zorunda kalacağım için ABD üniversitelerindeki sistemin araştırma için yeterli zaman bırakmayacağını düşünüyor, tezimin kapsamlı bir araştırma ürünü olmasını planlıyordum. Ne var ki, Bölümün yazılı olmayan kurallarını da yerine getirmek ve birkaç ABD üniversitesine başvurmak zorundaydım. ABD'den üç üniversiteye başvurdum. Bunlardan, Tercan ve Aysıt'ı kabul eden Minnesota beni kabul etmedi. Lisans derecemi "Şeref Öğrencisi" (yani, 4 üzerinden 3+ ortalama) ile almış olmama rağmen Tercan ve Aysıt "Yüksek Şeref Öğrencisi" olarak mezun olmuşlardı; ortalamaları 4 üzerinden 3,80 dolayındaydı. Beni kabul etmemelerinin nedenlerinden birisi bu, diğeri ise, daha az bir ihtimalle, aynı okulun aynı bölümünden mezun üç kişiyi birden kabul etmekteki isteksizlikleri olabilirdi. Zaten kabul edilmeyi istemediğim için hiç üzülmedim. Yasak savma kabilinden başvurduğum diğer iki üniversite (University of California, Riverside ve University of California, Los Angeles) beni kabul etti. Riverside o zamanlar çok tanınmayan bir üniversiteydi. Bölüm yöneticileri, pek de üstü kapalı olmayan bir biçimde, bu üniversitede doktora yapmamın doğru olmayacağını hissettirdiler. UCLA ise ABD'nin önemli okullarından biriydi. Üstelik, 1968 yılına kadar Harvard'da olan ve Osmanlı tarihi üzerinde önde gelen bir otorite olarak kabul edilen Stanford J.Shaw artık UCLA'ya geçmişti. UCLA'ya gidersem mutlaka Shaw'dan ders ve seminerler almam gerekecek, eğer şansım yaver giderse tez danışmanım bile olabilecekti. Beni tereddüte düşüren şey tarihçi olarak yetiştirilmemiş olmamdı. Shaw'un benden mutlaka bekleyeceği nitelikler arasında yalnız tarih araştırma yöntemleri konusunda ustalık değil aynı zamanda Osmanlı arşivlerini kullanabilme becerisi olacaktı. Çıkmaz

bir sokaktaydım. Belki yanlış düşünüyordum; UCLA'da Shaw'un derslerini alabilsem bile belki tez danışmanım olmayacaktı. O zaman da UCLA'ya gitmenin pek bir anlamı kalmayacaktı.

Ne yapacağımı kara kara düşünürken, ODTÜ'ye OECD programı çerçevesinde gelen birçok öğretim üyesinden biri olan Joseph Buckman yardımıma yetişti. Joe, yoksul bir Yahudi ailesinin çocuğu olarak Leeds'te sefaletin en derin olduğu işçi mahallelerinde büyümüş; kelimenin tam anlamıyla dişiyle tırnağıyla kazıyarak üniversiteyi bitirmiş, büyük maddi zorluklar içinde doktora yapabilmeyi başarmış bir İngilizdi. Troçkizme meyleden bir Marksistti. Ortodoks sosyalist öğretiden en ufak bir sapmaya tahammülü olmayan bizlerin (özellikle de Yalçın Küçük'ün) gözlerinde iflah olmaz bir sapkın idi. Doktora yapmak için mutlaka ABD'ye gitmenin şart olmadığını; İngiltere'de Orta Doğu ve Türkiye üzerine araştırmalar yapılan birçok kurum olduğunu ve beni doktoraya kabul edebileceklerini anlattı. İlk adım olarak da, Oxford Üniversitesi Nuffield College'a yazarak ne yapmak istediğimi anlatmamı önerdi.[6] O zamanlar e-posta gibi bir kolaylık olmadığı için yazışmalar uzun vakit alır, gönderinizin yerine varmasını sağlamak için iadeli taahhütlü mektup gibi yollara başvurulurdu. Nuffield College'ın en üst düzey yöneticisi olan "Warden"a yazdığım iadeli taahhütlü mektubun cevabı şaşılacak kadar kısa bir süre sonra James Mirlees'den geldi.[7] Özetle, tez konum için Nuffield College'ın ideal bir yer olduğunu ancak böyle bir tezi yönetecek danışman bulmamın o anda pek mümkün olmadığını ve gelecek yıl başvurursam şansımın daha yüksek olacağını, Londra Üniversitesi'nden Edith Penrose ile yazışmamın benim için daha verimli sonuçlar doğurabileceğini söylüyordu.

Edith Penrose'u tanıyordum; üçüncü sınıf mikroiktisat dersinin okuma listesinde *The Theory of the Growth of the Firm* adlı kitabının bir bölümü vardı. 1959 yılında yayımlanan bu kitap onu büyük bir üne kavuşturmuştu.[8] Johns Hopkins Üniversitesi'nde Fritz Machlup gibi çok ünlü bir iktisatçının danışmanlığı altında parlak bir doktora çalışması yapmış ama hiçbir Amerikan üniversitesinde iş bulamamıştı. Bunun nedeni, eşi E.F. Penrose ile birlikte Johns Hopkins'de McCarthy'ciliğin önde gelen karşıtları arasında olmasıydı. O kadar ki, eşi baskılara dayanamayıp Johns Hopkins'den ayrılmak zorunda kalmıştı.

Edith Penrose 1960 yılında Londra Üniversitesi’nin iki okuluna, London School of Economics ve School of Oriental and African Studies’e, ortak “Reader”[9] olarak girmiş, 1964 yılında aynı üniversitede, SOAS’ta profesör olarak ekonomi kürsüsünün başına getirilmişti. İlgi alanı, firma teorisinden uluslararası yatırımlara kaymış, özellikle petrol şirketlerinin Orta Doğu’daki yatırımları üzerine çalışmaya başlamıştı. Daha önce de yabancı yatırımlarla ilgilenmiş olmasına rağmen[10] bu konudaki temel çalışmasını 1968 yılında yayımlamıştı.[11]

Büyük bir heyecanla uzun bir mektup kaleme aldım; kim olduğumu, neler yapmak istediğimi anlattım. Penrose kısa bir cevap yazarak konuyla çok ilgilendiğini, hemen Londra Üniversitesi’ne doktora öğrencisi olarak başvurmamı, kabul edildiğim takdirde tez danışmanlığımı üstleneceğini bildirdi. Gerekli formları doldurarak başvurumu yaptım, doktora çalışmalarımı finanse edecek kaynağın kazandığım OECD bursu olduğunu belirterek ve Penrose’un mektubunu da ekleyerek üniversiteye gönderdim. Gelen cevap hem iyi hem kötüydü. Doktora programına kabul edilebileceğim ama OECD ile Londra Üniversitesi arasında yapılan yazışmalara göre bana böyle bir burs sağlanmış olduğunun görünmediği, bu konu açıklığa kavuşuncaya kadar herhangi bir adım atmanın mümkün olmadığı söyleniyordu. Ağlamaklı bir biçimde önce bölüm başkanımız Şadi Cindoruk’a, sonra onu da yanıma alarak fakülte dekanına gittim. Dekan Yaşar Gürbüz küplere bindi. Rektörlüğe telefon ederek böyle bir sorunun nasıl ortaya çıktığını sordu. Aldığı cevap onu daha da kızdırdı. Anlaşılan oydu ki, fakültemin beni OECD bursu için aday göstermiş olmasına rağmen Rektörlük bunu OECD’ye bildirmemişti ve benim OECD bursum yoktu. Bu durumda değil Londra Üniversitesi’nde Edith Penrose ile doktora yapmam, akademik nitelikli bir programa katılmak için bile yurtdışına çıkmam imkânsızdı.

Yaşar Gürbüz hatanın ODTÜ’de olduğunu ve en kısa zamanda düzeltilmesi için elinden geleni yapacağını söyledi. Ayrıntıları bilmiyorum ama anladığım kadarıyla OECD’nin Paris’teki merkezi ile “yıldırım” telefon görüşmeleri yapıldı[12], yanlışlığın düzeltilmemesi halinde ne kadar büyük bir mağduriyete uğrayacağım iyi anlatıldı ki yaklaşık on gün kadar

sonra Londra Üniversitesi'nden aldığım mektupta bursun OECD tarafından teyid edildiği ve doktora programına kabul edildiğim bildiriliyordu.

Londra Üniversitesi'ne Türkiye'den lisansüstü programlar için yapılan başvurular doğrudan kabul edilmezdi. Öğrencilerin başvurdukları okul[13] önce öğrencide eksik bulduğu yönlerin geliştirilmesi için bir veya iki yıl lisans düzeyinde dersler almasını istiyor, bunların başarıyla tamamlanması halinde gene doğrudan doktora programına kabul etmiyor, M. Phil. programına kaydediyor, bu programdaki başarısına göre ya M. Phil. derecesi ile mezun ediyor ya da doktora programına alıyordu. Doğrudan doktora programına kabul edilmem benim için bir gurur kaynağı olmalı diye düşünülse de aslında bu durum Londra Üniversitesi'nin ODTÜ'yü eşdeğerli kabul etmesinden kaynaklanıyordu. Kıvanması gereken ben değildim, ODTÜ'ydü. (YÖK'ten sonra ODTÜ hem ABD hem İngiliz üniversiteleri nezdinde eşdeğerliliğini yitirdi. Galiba 2004 yılından başlayarak bazı üniversiteler ODTÜ'yü tekrar eşdeğerli olarak kabul etmeye başladı ama arada 20 yıldan uzun bir zaman heba olup gitti).

Londra Üniversitesi, o zamanın tüm İngiliz üniversiteleri gibi, doktora programını "bağımsız araştırma" sistemi üzerine kurmuştu. Tabii olarak SOAS'ta da aynı sistem geçerliydi. Doktora öğrencileri ders almıyorlar, tüm zamanlarını araştırmaya hasrediyorlardı. Bu sistem bugün hâlâ uygulanıyor. Bunun tek istisnası programın birinci yılıydı. Yeni doktoraya başlayan öğrenciler için araştırma metodolojisi, istatistik yöntemler, biraz sulandırılmış ekonometri gibi yarı ders yarı seminer türü toplantılara katılmak ve başarılı olmak zorunluluğu vardı.

Doktora tezi, "bilime özgün bir katkı" olarak tanımlanmıştı. Bunun anlamı, galiba, o zamana dek kimsenin söylemediği bir şeyler söylemenizin beklendiğiydi. Varolan bilgi birikimini "düzenli ve eleştirel bir biçimde gözden geçiren" çalışmalar doktora derecesine layık görülmüyor, M. Phil. ile ödüllendiriliyordu. Doktora tezinin bilime özgün bir katkı olması koşulunun yanı sıra, kısaltılarak veya olduğu gibi kitap biçiminde yayımlanabilme niteliği taşıması da gerekiyordu. Tezinizin bu niteliklere sahip olup olmadığına, tezinizi teslim ettikten sonra toplanan ve adına "examiners" denilen iki kişilik bir jürinin sizi sınava çekmesiyle karar veriliyordu. *Viva voce* denilen bu sözlü sınava tez danışmanı katılamıyor,

jüri üyelerinden bir tanesi başka bir üniversiteden seçiliyordu. Bu, derslerin ağırlıkla yer aldığı, doktora tezinin genellikle “bilime önemli bir katkı” olarak tanımlandığı ve jüride tez danışmanının da olduğu ABD sisteminden çok farklıydı. Hangi sistemin bilimin ilerlemesi için daha olumlu koşullar taşıdığının tartışması bir yana, farklılık galiba her iki ülkenin bilimsel araştırmaya yaklaşım biçimiyle ilgiliydi. Amerikan üniversiteleri, doktora öğrencilerinin zanaatlarını icra ederken kullanacakları teknik araçların iyi birer ustası olmalarını gözetirken İngiliz üniversiteleri spekülatif teorileştirmeye daha çok önem veriyor, teknik yetkinliğin daha başka bir düzeyde nasıl olsa elde edilebileceğini varsayıyordu. “Teori İngiltere’de yapılır, ABD’de uygulanır” deyiminin ardında yatan gözlem de herhalde bu olmalıydı.

Okul eylül ayının son haftası açılacağı için, ev bulmak gibi sorunları halletmek amacıyla en az bir ay önce Londra’da olmam gerektiğini düşünüyordum. Aynı biçimde, Ali Akarca ve Tercan Baysan da bir an önce yola çıkmak istiyorlardı. Sınıf arkadaşımız Savaş Özatalay (bizim bölüme değil de Bilgisayar Bölümü’ne asistan olmuş ve doktora için kalburüstü bir üniversite olan Northwestern’a kabul edilmişti) bize katılınca ortak bir seyahat programı yaptık. İlk kez uçağa binecek, ilk kez yurtdışına çıkacaktık. Önümüzde bizi bekleyen zorlu yıllar vardı; kısa bir tatil yapmak istiyorduk. Bir hafta kadar Zürih’te kalıp gezmeyi kararlaştırdık. Ağustos ayının son haftasında yola çıktık. Belki de ilk kez yabancı bir ülke görmemizden, Zürih bizi çok etkiledi; karşılaştığımız her şeye hayran olduk. Londra’ya indiğimiz zaman bizi sınıf arkadaşımız Ali Arslan Gürkan karşıladı. Arslan’ın babası büyükelçilikte ataşe idi. Arslan asistanlık sınavına girmemiş ama doktora için Leeds Üniversitesi’ne kabul edilmişti. Havaalanında bizi bir sürpriz bekliyordu. Arslan bizi karşılamaya Yalçın Küçük ile birlikte gelmişti. Yalçın Küçük üniversiteden izinli olarak, Sovyetler Birliği üzerinde yapılan çalışmaların önemli merkezlerinden birisi olan Birmingham Üniversitesi’nde Rusça öğreniyor, SSCB üzerinde araştırma yapıyordu.

Londra

ABD yolcusu olan arkadaşlarımızı uğurladıktan sonra Arslan’ın yardımıyla çok güzel bir eve pansiyoner olarak girdim. Metro istasyonuna

yaklaşık 15 dakika yürüme mesafesinde olan ev Londra'nın güneyinde Putney[14] semtinde idi. Putney güzeldi ama Londra'yı gezip gördükçe karşılaştığım sahneler Zürih'ten sonra doğrusu beni düş kırıklığına uğratıyordu.

İngiltere'de 1964 yılından beri Harold Wilson liderliğindeki İşçi Partisi iktidardaydı. 1964 seçimlerinde parlamentoda sadece dört üyelik bir çoğunluğa sahip olan İşçi Partisi bazı yerel seçimlerde kazandığı başarıya güvenerek erken seçime gitmiş ve çoğunluğunu 96'ya çıkarmıştı. Parti lideri Wilson, siyasal yaşamına Liberal Parti'de başlamış olan ünlü bir Oxford öğretim üyesiydi. Kendisinden önceki 13 yıllık Muhafazakâr Parti döneminde ortalama % 3 dolayında olan büyüme hızını % 4,2'ye yükseltmiş ama devraldığı büyük dış ticaret açığını azaltmak için üstünde kurulan tüm baskılara karşın devalüasyona gitmemiş, bunun sonucu olarak da kendisinden önceki 13 yılın ortalama % 1,5 olan tüketici fiyatları artış hızının yıllık % 1,95'e çıkmasını engelleyememişti.

Daha da kötüsü, bir zamanlar İngiltere'nin büyük bir kapitalist güç olmasını sağlayan sanayisinin artık iyice köhneleşmiş teknolojisini değiştirebilecek hiçbir adım atamamıştı. Değeri yüksek bir para ve eski teknoloji ile İngiltere dünya piyasalarında rekabetçi olamayan bir konumdaydı. İşçi Partisi'nin iktidarda olduğu 1964-1970 yıllarında istihdam azaldı. Wilson'ın gelir ve fiyat politikaları İşçi Partisi'nin en büyük gücünü oluşturan sendikalar tarafından kıyasıya eleştirildi. İngiltere ekonomisi zor durumdaydı. Bunun fiziksel yansımaları orta ve kuzey bölgelerindeki sanayi ve madencilik kentlerinde bütün şiddetiyle hissedilirken Londra da bu çöküşten nasibini alıyordu. Londra eski, pis ve dağınıktı. Birkaç büyük ana cadde dışında cadde ve sokakların temizlendiği pek nadirdi. Kentin kuzeydoğu ve güneydoğudaki semtleri yıkılmaya yüz tuttukları için terkedilmiş, kapı ve pencereleri tahta parçaları çakılarak kapatılmış evlerle doluydu. Bu evler caddeler, sokaklar boyu devam ediyor, kocaman mahalleleri kapsıyor ve Londra'ya sanki savaştan hemen çıkmış bir kent görünümü veriyordu. Oturulabilen evlerin çok büyük bir çoğunluğu yüzyılın başlarında inşa edilmiş, çeşitli tadilatlar ile modern yaşama uydurulmaya çalışılmış küçük, bitişik nizam ve nem kokan evlerdi. Londra'da tuvaletleri dışarıda olan evlerin oranı % 40'a yaklaşıyordu. Daha

kuzeydeki işçi kentlerinde içinde tuvaleti olan ev yok gibiydi. Koca Londra'da yeni bina sayısı neredeyse iki elin parmaklarıyla sayılacak kadar azdı. Londralıların çok övündükleri Centre Point[15] binası bitirildiği 1964 yılından beri boştu. Apartman diyebileceğimiz binalar çoğunlukla banliyölerdeydi ve hiçbiri dört kattan daha yüksek değildi.

Londra'daki ilk ayımda beni kişisel olarak çok rahatsız eden iki sorun ortaya çıktı. Birincisi, İngilizlerin temizlik alışkanlıklarının bana uymamasıydı. Sadece eski evlerde değil, lokantalarda, okullarda ve kamu kurumlarındaki lavabolarda, genellikle, hem soğuk hem sıcak su akıtan musluklar vardı. Bu musluklar lavabonun kenarına o kadar yakındı ki elinizi altına sokup, sabunlayarak yıkamak mümkün değildi. İngilizlerin buna bulduğu çözüm basit ama çok iticiydi: Lavabonun deliğini musluklardan birine ince bir zincirle bağlanmış tıkaçla kapatıyor, sıcak ve soğuk su musluklarını açarak suyu ılıştırarak lavaboya dolduruyor, sonra da bu su içinde elinizi sabunlayarak yıkıyordunuz. Elimin kirinin dolduğu bir su birikintisinde temizlenmenin nasıl mümkün olacağını bir türlü anlayamıyordum. Dahası, "temizlenme" bittikten sonra elinizi temiz suyla durulamak da mümkün değildi. Lavaboya yapışık gibi duran musluklar buna izin vermiyordu. Bana çok garip gelen bu temizlenme yöntemi aynen banyolarda da geçerliydi. Duşu olmayan bir küvette, küvete yapışık gibi duran musluklardan akan suyla küveti dolduruyor, hem vücudunuzu hem saçınızı bu suyla yıkıyordunuz. İngilizlerin biraz daha sağlığa düşkün olanları da bu yıkanma biçiminin çok hijyenik olmadığını anlamış olmalılar ki bazı hırdavatçı dükkânlarında fahiş fiyatlarla "duş adaptörü" adı altında, bir ucunda duş başlığı, diğer ucu Y şeklinde ayrılmış olan plastik hortumlar satılıyordu. Y'nin iki ucunu zorlukla sıcak ve soğuk su musluklarına takıyor, her iki musluğu da açarak suyu ılıştırıyor, duş başlığından gelen su ile yıkanıyordunuz. Hortum kısa olduğu için ayakta durulamıyor, küvetin içine oturmak zorunda kalıyordunuz. Musluk ağızları çok geniş olduğu için Y'nin uçları da neredeyse bir huni kadar genişti. Ama bu uçlar musluklara hiçbir zaman tam olarak uymuyor, bir tanesi, bazen ikisi birden sık sık musluktan kurtuluyor, duş başlığından kaynar veya buz gibi su geliyor, genellikle de bu yüzünüzün sabunlu olduğu sıraya denk düştüğü için feryat ederek, gözünüz kapalı, yerinden çıkan ucu musluğa takmaya

çalışıyordunuz. Londra'da eski bir evde banyo yapmak gerçekten bir işkenceydi. İngilizlerin bulaşık yıkamaları da benim için aynı derecede irkilticiydi ama onun ayrıntılarını anlatmayayım.

İkinci sorun, dil sorunuydu. Ankara Atatürk Lisesi mezunları arasında ODTÜ'ye İngilizce Hazırlık Okulu'nu okumadan, doğrudan birinci sınıfa kabul edilen beş öğrenciden biriydim. İngilizcem iyiydi. Diğer dört arkadaşım Mühendislik Fakültesi'ni kazanmışlardı. Bana tavsiye edilen, kazanmış olmama rağmen birinci sınıfa devam etmemem, Hazırlık Okulu'na yazılmamdı. Bu yola başvurmayan dört arkadaşımı örnek gösterdiğim zaman, onların mühendislik okuyacakları için İngilizceye çok gereksinimlerinin olmayacağı, benim ise mutlaka İngilizcemi pekiştirmem gerektiği; yoksa bunun bedelini ödememin çok muhtemel olduğu ısrarla tekrarlanmıştı. İstemeye istemeye de olsa bu öneriye uymuş ve ne kadar gerçekçi olduğunu kabul etmiştim. Londra'da ortaya çıkan durum ise bir anda özgüvenimi yitirmeme yol açmıştı. Günlük hayatta konuştuğum İngilizlerin çoğunun ne dediğini anlayamıyordum. Birkaç ay sonra farkına vardım ki, kötü olan benim İngilizcem değil onlarınkiydi. Konuşmalarını anlayamadığım İngilizler yaklaşık 700-800 kelimelik bir kelime dağarcığına sahipti ve dilbilgisi kurallarının pek farkında değildi. Bunu anlayana kadar çok sıkıntı çektim. Öyle ya, sokaktaki ortalama bir insanın konuşmasını bile anlayamadığım bir ülkede nasıl doktora yapabilecektim?

SOAS ve Edith Penrose

Eylül ayının ilk haftasında üniversiteye gidip kaydımı yaptırdım. Londra'nın dört bir yanına dağılmış kolejlerden oluşan Londra Üniversitesi'nin merkezi, Bloomsbury semtinde, British Museum'un hemen arkasında bulunan Senate House idi. Benim okulum olan SOAS ise Senate House'ın bahçesi ile bitişikti. Okul 1916'da kurulmuş ve 1941 yılında o günkü binasına taşınmıştı. Görünüşe bakılırsa 1941 yılından beri de herhangi bir onarım veya iyileştirme tadilatı görmemişti. ODTÜ'nün o modern mimari yapısından sonra SOAS bana çok acınacak durumdaymış gibi gelmişti. Okulun kütüphanesi de iyi durumda değildi. Katalogda bulunan kitapları raflarda bulmak ya çok zor oluyor ya hiç mümkün olmuyordu. Türkiye üzerine yazılmış kitaplar sanki yağmaya uğramış gibiydi. Bodrum katındaki yemekhane Güney Asya yemekleri üzerine

uzmanlaşmıştı. Kapıdan girince insanın suratına tokat gibi çarpan yoğun "curry" kokusunu o kadar itici buluyordum ki kesinlikle mecbur olmadığım zamanlar değil yemekhanede yemek yemek, alt kata bile inmiyordum.

Okulda ilk tanıştığım kişilerden birisi Salih Özbaran'dı. Dokuz Eylül Üniversitesi'nden gelmişti ve doktorasını bitirmek üzereydi.[16] Diğeri ise Ali İhsan Bağış'tı.[17] Salih ile tezi üzerinde çalışmaktan yorulduğu zamanlar okulun kantininde buluşur, hemen yakındaki Russell Square'deki parka gider, sandviç yiyip kahve içer, sohbet ederdik. Okul hakkındaki gözlemleri bana çok ilginç gelirdi. Yıllar sonra bu gözlemlerin ne kadar doğru olduğunu anladım. Salih Özbaran'a göre SOAS, eski İngiliz sömürgelerindeki egemenliğin dolaylı olarak sürdürülebilmesi için o sömürgelerden gelen öğrencilerin eğitilmesi amacına hizmet ediyordu. Bu okulda okuyan öğrenciler ülkelerine döndüğü zaman İngiliz egemen sınıflarının o ülkelerdeki birer uzantısı gibi davranıyor, artık imparatorluğu kalmamış olan İngiltere'nin birer memuru olarak görev yapıyorlardı. Nasıl Oxford ve Cambridge İngiliz sömürgelerine İngiliz yönetici yetiştiriyorsa SOAS da bu sömürgelere yerli yönetici yetiştiriyordu. İlginç bir gözlemdi. ODTÜ'nün de buna benzer bir amaçla kurulduğunu ama bu planın pek de başarılı olmadığını söylediğim zaman o, Türkiye ile sömürge ülkeler arasındaki farkları uzun uzun anlatıyor, SOAS mezunu olup da kendi ülkelerinde yüksek mevkilere geçen yöneticileri ve İngiltere'ye yaptıkları hizmetleri sayıyordu.

Salih'in okul hakkındaki ikinci gözlemi, SOAS öğretim üyelerinin büyük bir çoğunluğunun İngiliz hükümeti de dahil olmak üzere çok sayıda hükümete danışmanlık yaptığı, bu danışmanlığın akademik sınırları sık sık geçtiğiydi. Bunları konuşmamızın üstünden daha bir hafta geçmeden okul açıldı ve aynı gün öğrenciler bahçede toplandılar ve Güneydoğu Asya Bölümü öğretim üyelerinden birisinin Vietnam savaşında Nixon yönetimine danışmanlık yapmasını protesto ederek istifasını istediler. Okul, adından da anlaşılacağı üzere, Afrika, Orta Doğu, Çin, Japonya, Kore, Güney ve Güneydoğu Asya konusunda çok deneyimli ve bilgili bir öğretim üyesi kadrosuna sahipti. Bugün de, okulun lisansüstü programları tanıtan broşürü, öğretim üyelerinin bu danışmanlık rolünü özellikle vurguluyor.[18]

Bildiğim tek örnek ODTÜ'den hareket ederek, üniversitelerin sadece akademik uğraş içinde olması gerektiğine biraz saf, biraz da iyimser biçimde inandığım için, doğrusu, sarsılmıştım. ODTÜ'de kamuya veya özel sektöre danışmanlık yapılmaz, parasal boyutları olan proje ortaklıkları kurulmazdı. Doktora yapacağım okul ise Vietnam'a bomba yağdıran ABD'nin siyasal ve sosyolojik danışmanlığını yapıyordu. Zor durumdaydım.

Salih, doktora yapmayı planladığım konunun Osmanlı arşivlerinde çalışmayı gerektirebileceğini, bunun için ise mutlaka Osmanlıca öğrenmek zorunda olduğuma inanıyordu. Bu kadarla da kalmıyor, kitap yazısı olarak Osmanlıca öğrenmemin yetmeyeceğini, Osmanlı arşivlerindeki 19. yüzyıl materyalinin rika' ile yazıldığını, dolayısıyla rika' öğrenmem de gerektiğini, ama kendimi şanslı saymamı çünkü eğer onun gibi 16. yüzyıl konulu bir araştırma yapsaydım şifreden farksız bir yazı türü olan siyakat öğrenmem gerekeceğini söylüyordu. Formel tarih eğitimi almamış bir kişinin tarih ile uğraşmasını yadırgadığını hissediyordum. Beni yeteri kadar üzdüğünü fark etmiş olmalı ki, bana yardımcı olabileceğini, tez danışmanı Vernon J. Parry ile konuşarak bana Osmanlıca öğretmesini rica edeceğini söyledi. Teklifini memnuniyetle kabul ettim.

Okulun açıldığı hafta bölüm sekreteri ile konuşarak E. Penrose'dan randevu istedim. Birkaç gün sonrası için verilen randevuya gittiğim zaman gerçekten çok heyecanlıydım. Kolay değil, hayatımın bir dönüm noktasındaydım. Ekonomi Bölümü, SOAS'ın hemen bir sokak ötesindeki ek binadaydı. Sekreteri biraz beklemem gerektiğini, benden önceki randevunun geciktiğini söyledi. Heyecan içinde 15-20 dakika geçti ve sonunda, deyim yerindeyse, huzura kabul olundum.

Edith Elura Tilton Penrose 55 yaşında ama daha genç gösteren, hafif esmer, zayıf, sürekli olarak sigara içen bir kadındı. Gerek davranışları gerek konuşma tarzı otoriter bir insan olduğu izlenimi yaratıyordu. Bana çay ikram etti; bir süre dereden tepeden konuştuktan sonra beni bir hafta sonra tekrar görmek istediğini ama ilk izlenimler olarak yeni okulum konusunda ne düşündüğümü öğrenmek istediğini; okul binasının ve kütüphanenin kötü durumunun beni üzmemesini, yeni kütüphane binasının inşaatının bitmek üzere olduğunu söyledi. Açılış günü yapılan protesto gösterisi konusunda

düşündüklerimi söyleyince yüzündeki ifade birden sertleşti ve “Sen buradaki herkesin savaşçı ve baskıcı hükümetlerin yardakçılığını yaptığını sanıyorsan bu düşüncenin doğru olmadığını kısa sürede anlayacaksın” dedi. Cevabı hoşuma gitmişti. Bundan cesaret alarak ve biraz da çanak tutmak için Türkiye’de solcuların nasıl baskı altında olduğunu, kendisinin yakından tanıdığı McCarthy’ciliğin özgün bir biçiminin benim ülkemde uzun yıllardan beri sürdüğünü anlattım. Yarasını deşmiştim. Johns Hopkins günlerinden kısa birkaç anı nakletti; ünlü sinolog Owen Lattimore’un Tydings Committee tarafından 17 ay süren yargılanması sırasında onu nasıl savunmaya çalıştıklarını anlatırken bu yüzden gördükleri baskının yarattığı acıları sanki bir an için yeniden yaşıyor gibi geldi bana. Namuslu, dürüst ve parlak bir akademisyenin daha meslek hayatının başlangıcında salt politik nedenlerle iş bulmasının önlenmesi insanı isyan ettirecek kadar zalimceydi. “Önemli olan, haksızlık karşısında teslim olmamaktır; insan inançlarının gerektirdiği cesareti gösteremezse insan sayılmaz” dedi. Edith Penrose’u pek sevmiştim. Çalışma programım ve tez konum hakkımda bir tek kelime bile etmediğimizi ancak kapıdan çıkarken fark edebildim.

İkinci toplantımız kısa sürdü; kendimde eksiklik hissediyorsam doktora öğrencilerinin alması istenen yöntemsel kurslara katılmamı önerdi.[19] Bir sonraki toplantı için ne yapmayı düşündüğüm konusunda ayrıntılı bir taslak yazmamı ve kendisine postalamamı, gelecek hafta bu taslağın üzerinden geçeceğimizi söyledi. O hafta el yazımla, özene bezene, dört sayfalık bir taslak yazdım ve gönderdim.

Toplantıya gittiğimde beni yüzünde geniş bir gülümsemeyle karşıladı. Yazdığım taslağın çok hırslı ve tutkulu olduğunu, bu taslaktan en az 10-20 doktora tezi çıkabileceğini, daha özgül bir konuya yönelmem gerektiğini söyledi. Doğrusu çok bozum olmuştum. Taslaktaki maddelerden birisi olan “İzmir-Aydın Demiryolu’nun bölge üzerindeki ekonomik etkileri” konusunun bir tez için uygun olabileceğini ima etti ve düşüncelerimi bu konu üzerinde yoğunlaştırmamı istedi.

Herhangi bir altyapı yatırımının ekonomik etkilerinin neler olabileceği hakkında yüzeysel bir bilgiye sahipsem de ulaştırma/taşıma yatırımlarının bir bölge ekonomisini nasıl değiştirebileceği konusunda hemen hemen hiçbir şey bilmiyordum. Kütüphaneden aldığım ders kitabı niteliğindeki bir

iki kaynağı gece gündüz okuyarak bitirdiğim zaman ise İzmir-Aydın Demiryolu’nun gerçekten bir tez konusu olabileceğine kanaat getirmiş durumdaydım. Yeni öğrendiklerimi de katarak yeni bir taslak hazırladım; kullanabileceğimi düşündüğüm kaynakların kısa bir listesini de ekleyerek postaya verdim.

Penrose, cevaben, birkaç hafta süreyle Londra dışında olacağını, önerimi genel olarak kabul edilebilir bulduğunu, birkaç noktayı daha açmamın yararlı olduğunu, ama kaynaklar arasında gösterdiğim ve TCDD’de bulacağımı umduğum şirket kayıtlarının büyük ihtimalle Osmanlıca tutulduğunu, bu sorunun nasıl üstesinden geleceğimi merak ettiğini yazdı. Hemen Salih Özbaran’a koştum ve Osmanlıca dersi için Parry ile konuşup konuşmadığını sordum. Salih, Parry’nin olumlu cevap verdiğini ama derste bir iki kişi daha olursa daha çok verim alınacağını düşündüğünü, kendisinin de iki kişi bulmak üzere olduğunu söyledi.

Ahmet Türkistanlı ve Bengisu Rona ile tanışmam işte böyle oldu. Ahmet, lisans derecesi yapmak üzere liseden hemen sonra İngiltere’ye gelmiş ve Yvonne adlı bir İngiliz kız ile evlenmiş bir gençti.[20] Bengisu dilbilim üzerine doktora yapıyordu[21] ve bir İngiliz ile evliydi. Eşi David Winnick, İşçi Partisi milletvekiliydi.[22] Evlilikleri Türkiye gazetelerinde haber olunca evlerine mektup yağmaya başlamıştı. Mektupların neredeyse hepsi “Sayın David Enişte” diye başlıyor ve İngiltere’ye geleceklerini, kendilerine bir iş bulunmasını rica ediyorlardı. Türkiye’de milletvekili aracılığı ile işe girmenin olağan sayıldığını bildiğimiz için biz hiç şaşırmıyorduk ama zavallı David bunu bir türlü anlayamıyor, mektupların hepsine cevap yazarak yardımcı olamayacağını söyleyerek özür diliyordu.

Bize Osmanlıca öğretecek olan Vernon John Parry, bembeyaz kâkülleri alnına dökülen, son derece sempatik, uzmanlık alanı Osmanlı savaş teknolojisi olan bir tarihçiydi.[23] Haftada bir ofisinde buluşarak iki saat kadar Osmanlıca öğreniyorduk. Kullandığımız kitap Muharrem Ergin’in *Osmanlıca Dersleri*’nin 1962 basımıydı. İki ay içinde bize oldukça hızlı biçimde kitap okuyacak kadar Osmanlıca öğretti. Parry “velût” bir yazar değildi. Osmanlı tarihi hakkında Parry kadar derin bilgisi olan ama bildiklerinin çok küçük bir bölümünü yayımlamış olan bir tarihçi herhalde yoktur.

Royal Oak, Colindale, British Museum

Danışmanım ile yaptığımız çalışma planına göre önce İngiltere'deki ikincil kaynakları tarayacak, sonra Türkiye'de bulmayı umduğum birincil kaynaklar üzerinde çalışacak, son olarak da Public Record Office'te bulunan arşiv kaynaklarını elden geçirecektim.[24] İlk durağım Royal Oak'daki Railway Archives oldu. Bu arşivde elle yazılmış büyük defterler halindeki katalogları tarayarak İzmir-Aydın Demiryolu ile ilgili bilgiler bulmaya çalışıyordum. Kataloglar arşive gelen belgelerin tarih sırasına göre oluşturulmuş bir listesinden ibaretti. İğneyle kuyu kazmak gibi bir uğraşın içine girmiştim. Karanlık ve tozlu arşivde benden başka araştırmacı yok gibiydi. Çalışmaya başladıktan bir hafta kadar sonra umudumu kesmeye başlamıştım ki arşiv memurlarından birisi yanıma gelerek ne aradığımı sordu. Heyecanla tez konumu anlattım. Gülerek, arşivdeki tüm materyalin Birleşik Krallık'taki demiryolları ile ilgili olduğunu, bulabileceğim tek şeyin şirketin genel kurul toplantıları ile ilgili haberler olacağını, bunu yapmanın daha kolay bir yolunun ise British Museum'un Colindale'deki periyodik yayınlar arşivinde çalışmak olduğunu söyledi. İlk arşiv deneyimim başarısızlıkla sonuçlanmıştı.

Colindale Londra'nın kuzeyinde, oturduğum Putney'e çok uzak bir yerdi. Metro ile üç tren değiştirerek gittiğim arşivde giriş kartı sordular. Giriş kartım olmadığını ama çıkarmak için hemen başvurmak istediğimi söyledim. Başvuruların British Museum'a yapılması gerektiğini söylediler. Kös kös geri döndüm ve British Museum'a gittim. Gerekli başvuru formunu doldurup verdiğim zaman başvuruma bir referans mektubu eklemek zorunda olduğum ortaya çıktı. Hemen iki sokak ötedeki SOAS'a koştum ve sekreterin bütün itirazlarına rağmen randevum olmadan Penrose'un odasına girdim. Anlattıklarımı dinledi ve kendisinden hiç beklemediğim bir biçimde kahkahalarla gülerek sekreterine bir referans mektubu dikte ettirdi. Yorgun ve kızgın halimin iyi bir işaret olduğunu söyledi. Referans mektubuyla birlikte tekrar British Museum'a gidip bir kartvizit büyüklüğünde, üzerinde kocaman mavi harflerle Reading Room yazan giriş kartımı aldım. Bu kart benim sadece Colindale'e değil Biritish Museum'un kamuya açık olan tüm kaynaklarına ulaşmamı sağlayacak olan bir pasaporttu.

Yer bulabilmek için Colindale'e çok erken gitmek gerekiyordu. Sabahın kör karanlığında yola çıkıyor, bir saati aşan 22 duraklık bir metro yolculuğundan sonra Colindale'e ulaşınca kapı önünde bekleyen diğer araştırmacılarla birlikte kuyruğa giriyor bazen yağmur altında bazen dondurucu soğukta en az bir saat daha bekliyordum. İkinci Dünya Savaşı sırasında Nazi hava akınlarıyla tamamen yıkılan ve 1957 yılında yeniden inşa edilen Colindale'deki arşiv binası küçük ama derli topluydu. Okuma odası denilen küçük salondaki uzun ahşap masalara oturuyor, istediğiniz yayın getirildiği zaman onu masanın üzerinde bulunan ahşap bir çerçeveye yerleştiriyor, çerçeveyi mümkün olduğunca rahat okuyabileceğiniz bir açıya ayarlamaya çalışıyor ve önünüzdeki kalın cildin sayfalarını teker teker çevirerek aradığınız konulara ulaşmaya çabalıyordunuz. Bunu yapabilmek her zaman mümkün olmuyordu çünkü çerçeve ancak üç ayrı konuma göre ayarlanabiliyordu. Bu konumlardan birisi size uygunsa şanslıydınız. Kalın deri ciltlerin masa üzerine konulması, cildin bozulmasını önlemek amacıyla yasaktı. Bu durumda, zaten küçücük ve bozuk bir hurufatla dizilen yazıları oturduğunuz yerden okumak giderek ağırlaşan bir işkenceye dönüşüyordu. Yarım saat kadar sonra o kadar yoruluyordunuz ki oturmaktan vazgeçip ayağa kalkıyor ve çalışmanıza öyle devam etmek zorunda kalıyordunuz. Bazen şansınız yaver gidiyor, istediğiniz yayın ciltli olarak değil fakat bir mikrofilm makarası olarak getiriliyordu. Makarayı mikrofilm okuma cihazına taktıktan sonra elle çevirerek okumak, ayakta durmayı gerektirmediği için daha rahat gibi görünse de, mikrofilme çekilirken iyice küçültülmüş harfleri görebilmenin zorluğu ve makarayı biraz hızlı çevirdiğiniz zaman ekranın birkaç sayfa birden atlaması çok can sıkıcı oluyordu. Her ne kadar bir hafta içinde oldukça ustalaşarak parmağımın küçük bir hareketiyle ekrandaki görüntüyü tam bir sayfa ilerletme becerisini edindiysem de küçücük harfleri okuma zorluğu zaten ileri derecede miyop olan gözlerimi çok yoruyordu.

Colindale'deki araştırma benim için zor oldu ama bittiği zaman demiryolum ile ilgili tüm resmi bilgilere ulaşmış durumdaydım. Şirketin kısaltılmış genel kurul tutanakları (ana statü gereği genel kurul her altı ayda bir yapılıyordu), denetleme raporları, teknik raporlar, hakedişler, tahvil ihraçları, temettü dağıtım çizelgeleri ve ileride işime yarayabileceğini

düşündüğüm bir sürü daha bilgi, arşiv kuralları gereği, kurşun kalemle özenle yazılmış olarak renkli teksir kâğıtlarına dökülmüştü. Yorgun ama mutluydum.

Kitabın üçüncü bölümünün yazılmasına temel olan bu bilgiler Edith Penrose'u çok mutlu etmişti. Yeni bir piyasaya giren firmaların yanı sıra pasif izleyicileri, inovasyon peşinde koşan bağımsız girişimcileri, maceraperestleri, kumarbazlık derecesinde risk almayı sevenleri de sürüklediği yolundaki tezinin İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi tarafından da doğrulandığını görüyordu. Penrose'u sevindiren bir başka olgu ise, kaynaklar üzerine kurulu bir stratejiyle hareket edilen piyasalarda piyasaya giriş öncesinde firmanın sahip olduğu kaynaklar ile piyasanın gerektirdiği kaynaklar arasındaki uyumun, firmanın yaşaması ve büyümesi üzerinde yaşamsal öneme sahip olduğunu ileri süren bir diğer tezine de uygun düşmesiydi. Bu konuda ben biraz farklı bir görüşe sahiptim ama Penrose'u görüşümün doğruluğuna ikna edebilme yeteneğim (belki de cesaretim) henüz yoktu. Penrose'a ün sağlayan kitabının beşinci bölümü[25] "'Tevarüs' Edilen Kaynaklar ve Genişlemenin Yönü" başlığı altında, içsel atıl kaynaklar ve uzmanlaşmış bilgi birikiminin firmanın hem piyasaya girerken hem girdikten sonra genişleme yönünü belirleyeceği konusuna ayrılmıştı. Demiryolu şirketinin bu bölümde ortaya konan modele son derece uygun bir örnek oluşturduğunu düşünüyordu.[26]

İkinci durak British Museum oldu. British Museum, bir zamanlar Londra'nın entelektüel merkezi olmasıyla ünlenen Bloomsbury'de ihtişamlı bir binaydı. Sadece bir müze değil İngitere'nin en büyük kütüphanesi ve elyazması arşivini de içeriyordu. Cümle kapısından girdiğiniz zaman, Lord Elgin'in Osmanlı devletinden aldığı izinle Parthenon'dan sökerek getirdiği muhteşem frizler ve heykeller arasından geçip dümdüz yürüyünce "Okuma Odası"nın girişine ulaşıyordunuz. Giriş kartınızı gösterdikten sonra kabul edildiğiniz mekân büyük camlı kubbesinden gelen ışığın da etkisiyle kütüphaneden çok bir tapınağı andırıyordu. Okuyuculara kapalı olan referans kitapları rafları bölümü salonla kubbe arasında iki kat olarak yükseliyor ve tüm salonu çepeçevre kuşatıyordu. Sadece referans kitapları raflarının uzunluğu 40 kilometreydi. Toplam kitap sayısının 13 milyon olduğu tahmin edilen bu kütüphanede bir yıl geçirecektim.[27]

Okuma Odası'ndaki devasa katalog ciltlerini tarayarak bulduğunuz kitap veya dergiler oturduğunuz masaya getiriliyor, genellikle o gün işiniz bitmediği için kapanış saatinde ertesi gün de kullanmak üzere ayırtıyordunuz. O kadar çok sayıda kitabı aynı çatı altında toplamak mümkün olmadığı için kitapların büyük çoğunluğu uzak semtlerdeki depolardaydı. Bu yüzden de istediğiniz kitabın getirtilmesi bazen bir gün sürebiliyordu. 1971 yılı ortasına kadar hemen hemen her gün British Museum'da çalıştım. Okuma Odası ve Elyazmaları Odası'nın girişindeki güvenlik görevlileri ile o kadar aşina olmuştum ki artık giriş kartımı bile sormuyorlardı. Kartımın geçerlilik süresinin aylar önce bittiğini yeni atanan bir görevlinin kart sormasıyla fark edebildim.

Çalışmama British Museum'un önemli katkılarından birisi, bazı İngiltere Dışişleri Bakanlığı belgelerine ulaşmamı sağlamasıydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli köşelerinden bakanlığa gönderilen raporların 1864 yılı ve daha sonrasına ait olanlarının orijinalleri Nazi hava akınları sonucunda yok olmuşlardı. Kaybolan bu raporlar Avam Kamarası'na sunulmak üzere daha önce bastırılıp ciltlendikleri için kopyalarının tam bir kolleksiyonu Biritish Museum'da mevcuttu.

British Museum'da geçirdiğim neredeyse bir tam yılın benim için önemli bir yan ürünü oldu. Tuttuğum notlar arasından, İngiliz girişimcilerin Tuna nehri boyunca kara ulaşımını sağlamak için inşa etmeye çalıştıkları demiryolları ile ilgili olanlarını bir makale haline getirip yayımladım.[28]

British Museum'un benim için en heyecan verici yanı, bir zamanlar Karl Marx, Oscar Wilde, Mahatma Gandhi, Rudyard Kipling, George Orwell, George Bernard Shaw, V. İ. Lenin ve H. G. Wells gibi ünlü insanların da çalıştığı bir odada kitap okumaktı.

Grosvenor Square, BBC, Granada

Burada esas konudan biraz ayrılarak üç anımı anlatmak istiyorum. Anılarımdan birincisi 1970 yılı Mayıs ayında Londra'da yapılan büyük gösteriyle ilgili. Diğeri ise Kızıldere katliamından iki gün önce İngiltere Türkiyeli İlericiler Birliği temsilcisi olarak BBC televizyonunda benimle yapılan röportaj. (İngiltere Türkiyeli Öğrenciler Federasyonu ve İTİB'deki çalışmalarıma, tanıdığım kişilere, kavgalara, tartışmalara, ihanetlere, aradan çok uzun yıllar geçmesine ve artık gizli pek bir şey kalmamasına hatta bu

dönemde genel olarak Avrupa'daki özel olarak ise İngiltere'deki TKP örgütlenmesinin bir doktora tezi konusu[29] bile olmasına, bu örgütlenme içinde olan herkesin artık gerçek adlarıyla bilinmesine rağmen, ben değinmeyeceğim. İTİB konusunda epey şey yazıldı, daha da yazılacağa benziyor. Ben yazmayacağım; tarihçiliğim tuttu, aradan 50 yıl geçmesi gerekiyor). Üçüncü anım ise Granada Televizyonu'nda gösterilen bir program hakkında.

1970 yılı Mayıs ayı başında Nixon yönetiminin Vietnamizasyon programının bir parçası olarak önce Güney Vietnam ordusu sonra ABD Kamboçya'ya girdi. Savaşın bu beklenmedik biçimde tırmandırılması tüm dünyada büyük tepki çekti, öfke yarattı. ABD'de öfke, 4 Mayıs günü, Ohio'daki Kent State University öğrencilerinden dördünün bir protesto gösterisinde Milli Muhafız birlikleri tarafından öldürülmesi ve dokuzunun yaralanmasıyla doruğa ulaştı. Aynı öfke Londra'yı da kasıp kavuruyordu. Grosvenor Square'deki ABD elçiliği önünde Londra'nın o güne dek gördüğü en büyük gösteri yapıldı. Tüm meydan hıncahınç doluydu; sendikaların başını çektiği gösteride çok sayıda öğrenci ve aydın da vardı. Polis tüm meydanı çepeçevre sarmıştı. Gerilimin arttığı bir anda elçiliğe taşlar atılmaya başladı. Polis duruma müdahale etmek için meydana girdi. İngiliz işçileri uzun yıllardır edindikleri grev deneyimleriyle polis birliklerini darmadağın ediverdiler. Aslında yaptıkları iş son derece basitti: İki işçinin kollarından yakaladığı polisin başındaki İngiliz polisine özgü o garip başlığı bir üçüncü işçi veya öğrenci çıkarıp uzağa fırlatıveriyordu. Güç aldığı tek kaynak sanki bu başlıkmış gibi polis süklüm püklüm hemen oradan uzaklaşıyordu. Polis birliklerinin kolayca bozguna uğratılması taş yağmurunu daha da yoğunlaştırdı.

Elçiliği korumakta kararlı olan polis bu kez atlı birlikleri ileri sürdü. Son derece heybetli bir görünümü olan polis atlarının tırısa kalkarak göstericilerin üzerine doğru harekete geçmesi gerçekten yüreklere korku salan bir sahneydi. Bu türlü bir hücumla o zamana dek pek karşılaşmadıkları anlaşılan göstericiler hızla geri çekilmeye başladı. Binayı taşlayanlarla atlı polislerin arasında kalan biz birkaç Türk öğrenci avazımız çıktığı kadar bağırarak atların terbiyeli olduğunu, yerimizden kımıldamazsak bizi çiğnemeyeceklerini anlatmaya çalışıyorduk.[30]

Olduğumuz yerde, biraz da korkudan titreyerek, durduğumuzu ve geri çekilmediğimizi gören göstericilerden bize katılanlar oldu. Polis atları tekrar hızla üzerimize gelmeye başladı. Aramızdaki mesafe giderek azalıyordu ve herhalde hepimiz artık “acaba kaçalım mı” sorusunu kendi kendimize sormaya başlamıştık ki o muhteşem atlar bizi çiğnemelerine dört beş adım kala duruverdiler. Süvarilerinin tüm mahmuzlamalarına rağmen bir adım bile atmadılar. Meydandan muazzam bir sevinç çığlığı yükseldi. Kahraman olmuştuk. Herkes bizi kutluyor, sırtımıza vuruyor, omuzumuzu okşuyor, bu deneyimi nerede ve nasıl kazandığımızı soruyordu ki yenilgiyi kabul etmeyen polis bu kez atlarını geri bastırarak üzerimize sürmeye başladı. Arkasında ne olduğunu görmeyen zavallı atlar tüm direnmelerine rağmen geri bastıkça saflar çözülmeye yüz tuttu. Türkiye’de elde ettiğimiz deneyim polisin bu hamlesine cevap vermeye yetmiyordu. Yenilmek üzereydik. Ankara’daki Ziraat Fakültesini bitirdikten sonra Milli Eğitim bursuyla Reading Üniversitesi’ne doktora yapması için gönderilen ve sırf bu mitinge katılmak için Londra’ya gelmiş olan bir arkadaşımız hiç beklemediğimiz bir şey yaparak dengeyi tekrar göstericiler lehine çevirdi: Ağzındaki sigarayı kendisini ezmek üzere olan atın sağrısına basıverdi. Zavallı at can acısıyla yıldırım gibi ileri koşmaya başladı. Bu etkili yöntem derhal uygulamaya kondu. Atlar dörtnala kalkarak Brooke Street ve Grosvenor Street yönlerine kaçarken ortalığı yanık tüy ve et kokusu kaplamıştı. O gün ABD elçiliğinde kırılmadık cam kalmadı.

Deniz Gezmiş, Hüseyin İnan[31] ve Yusuf Aslan’ın idamlarını belki önleriz amacıyla Mahir Çayan ve arkadaşlarının 26 Mart, 1972 günü Ünye’deki NATO radar üssünden kaçırdıkları üç teknisyenden ikisinin İngiliz olduğunun anlaşılması üzerine İngiltere’de önemli bir hareketlilik yaşandı. Ulusal karakterleri ve belki de bir ada ülkesi olmaları nedeniyle kendilerini ilgilendirmediğini düşündükleri konularda dünyadan kendilerini yalıtmayı çok iyi bilen İngilizler hop oturup hop kalkıyorlardı. Kamuoyu ve Avam Kamarası’ndaki muhalefet baskısı karşısında Edward Heath hükümeti, Türk hükümeti ile temas halinde olduklarını, tüm sorumluluk ve yetkinin Türkiye’de olduğunu, kendilerinin herhangi bir şey yapamayacağını açıklamıştı. Denizlerin serbest bırakılmaması halinde rehinelerin öldürüleceğinin açıklanması gerilimi daha da artırdı. 28 Mart günü BBC,

İşçi Partisi'nin sol kanadına mensup bir milletvekili aracılığıyla İTİB'e bir mesaj ileterek o gece yayımlanacak olan ünlü haber programı "24 Hours"da bir İTİB temsilcisini konuk etmek istediklerini bildirdi. İTİB, eylemin arkasında yatan nedeni çok iyi anlıyor ve bu işe kalkışanların yiğitliğine tanıklık ediyordu ama kaçırma eylemine karşıydı. Kamuoyu baskısını daha da yoğunlaştırmak ve bu yolla Heath hükümetinin Türkiye'ye baskı yapabilmesini sağlamak amacıyla programa bir temsilci gönderilmesini kararlaştırdık. Üyeleri çoğunlukla siyasal göçmen, Wimpy lokantası işçisi, terzi veya öğrenci olan İTİB'de doğru dürüst İngilizce konuşabilen sayısı çok azdı ve bunlar hep öğrenciydi. BBC'de canlı yayında konuşabilecek düzeyde İngilizce bilen sadece üç kişiydi. Tarsus Amerikan Koleji ve Robert Kolej mezunu olan Bedir Aydemir[32] bu işin üstesinden en iyi gelecek niteliklere sahipti. London School of Economics öğrencisi olan ve bugün Türkiye'de yaşayan bir başka arkadaşımızın da İngilizcesi çok iyiydi. Ama sonunda benim gitmem kararlaştırıldı.

Program, ITN'nin çok seyircili "News at Ten" haber programıyla başa baş rekabet etmeyi amaçladığı için saat 21.55'de başlıyordu. Benim katılacağım gece sunucu ünlü Michael Barratt idi. Programdan iki saat önce BBC bir otomobil göndererek beni evimizden aldırdı. Shepherds Bush stüdyosuna girdiğim zaman beni karşılayan ve program hakkında bilgi veren kişilerin davranışlarından anladığım kadarıyla BBC, İTİB'i Türkiye'de faaliyet gösteren bir gerilla grubunun İngiltere kolu, hatta Mahir ve arkadaşlarının temsilcisi gibi görüyordu. Bu yanlış izlenimi düzeltmeye ne niyetim ne de vaktim vardı. Program üç ayrı kişiyi konuk edecekti ve konunun güncelliği nedeniyle ilk konuk ben olacaktım. Michael Barratt konuya kısa bir giriş yaptıktan sonra ilk sorusunu yöneltti: "Teknisyenleri kaçıranlar eğer talepleri kabul edilmezse onları öldürür mü?" Bu sorunun başlarda sorulacağını tahmin ettiğimiz için cevap vermek bizim açımızdan programın hemen oracıkta sona ermesiyle eşdeğerliydi. Halbuki bizim planımız bu soruyu mümkün olduğu kadar geç cevaplamak, kazanılacak zamanı da Türkiye'deki 12 Mart darbesinin getirdiği baskı ortamı, işkenceler, Denizler hakkında verilen idam kararının hukuka aykırılığı gibi konuları anlatmak için kullanmaktı. Ben de plana uygun olarak soruyu duymamış gibi, söylemeyi kararlaştırdığımız şeyleri anlatmaya başladım.

Michael Barratt biraz sonra sözümü keserek sorusunu yineledi. Ben gene oralı olmadan devam edince ne yapmak istediğimi anladı; bir kâğıda “Beş dakikan var” yazarak önüme itti ve ondan sonra hiç sözümü kesmedi. Beş dakika geçtiği halde hâlâ konuşmaya devam ettiğimi görünce kâğıda bu kez “Anlaşmayı bozdun” yazdı. Söyleyeceklerimin büyük bölümünü söylediğim için ben de sorusunu cevapladım. Özetle, Mahir ve arkadaşlarının son derece ciddiye alınmaları gerektiğini, tehditlerini gerçekleştirmelerinin çok muhtemel olduğunu, bunu önlemenin yolunun ise İngiliz kamuoyunun İngiliz hükümeti aracılığıyla Türkiye’ye baskı yapmasından geçtiğini söyledim. Barratt bu cevabı alacağını tahmin ettiğini söyledi, benim söylediklerim hakkında usulen bir iki soru daha sordu ve teşekkür ederek programın o bölümünün bittiğini bildirdi. O zamanlar bugünkü incelikte ölçümlemeler yoktu ama daha sonra bize anlatılanlar doğruysa, BBC uzun zamandır ilk kez bu program ile o saatte ITN’ye üstünlük sağlamış oldu. Ne var ki İngiliz hükümeti kılını bile kıpırdatmadı ve 30 Mart günü Mahir ve arkadaşları Kızıldere’de katledildiler.

Programın yayımlanmasından kısa bir süre sonra İTİB’e bir başvuru daha yapıldı. Granada Televizyonu yapımcılarından Gavin MacFadyen adına bizimle temas kuran Jane Cousins adlı genç bir gazeteci, “24 Hours” programında anlattıklarımın MacFadyen’in çok ilgisini çektiğini, Türkiye’deki işkencelerle ilgili bir belgesel film yapmak istediğini, İTİB’in yardım edip edemeyeceğini sordu. Gavin MacFadyen araştırmacı gazeteciliğin önde gelen isimlerinden biriydi. Birçok ülkede çocuk işçiler, siyasi tutuklulara yapılan işkence, seçimlere hile karıştırılması, iş kazaları konularında yankı getiren programlar yapmıştı.[33] Yardım edebileceğimizi söyledik.[34] Türkiye’de temas kurabilecekleri kişilerin isim ve adreslerini verdik. Birkaç ay sonra geri döndüklerinde geniş bir toplantıda ellerindeki materyali nasıl değerlendirebileceklerini tartıştık. Bizden istedikleri tek bir şey vardı: Röportajların teyp kayıtlarını çözmemiz ve İngilizceye çevirmemiz. İTİB’de evinde makaralı teyp makinesi olan tek kişi bendim[35] dolayısıyla da bu görev bana düştü. Jane Cousins ve ekibinin teyp kayıtları insanın içini ürpertiyordu. İşkence görenler kendilerine neler yapıldığını anlatırken sanki o anları yeniden yaşıyor, işkence sırasında çıkardıkları korkunç sesleri yeniden tekrarlıyorlardı.[36] Çözümler ve çeviriler bitirilerek

teslim edildi. Onlar da İTİB'e bir bağış yaptılar. Program Granada Televizyonu'nun "World in Action" programında "Turkey: A Question of Torture" adı altında gösterildi. Program çok yankı yaptı. İşçi Partisi, Avam Kamarası'nda, hükümetin Türkiye'deki durumla ilgili olarak ne yapmayı düşündüğü konusunda soru önergesi verdi. Saha araştırması sırasında elde edilen fakat televizyonda yayımlanamayan materyalin de katılmasıyla daha sonra kitap halinde basıldı.[37]

Üç Bölge Evrak-ı Metrukesi

1970 yılı Aralık ayında, ODTÜ'den tanıdığım ve OECD bursuyla kuzeydeki Lancaster Universitesi'nde MBA yapan İnci Korkut ile evlenmeye karar verdik. 12 Mart darbesinden sonra Türkiye'ye giderek evlenmenin riskli olabileceğini düşünmeme rağmen[38] çocuklarının "mürüvvetini" görmek isteyen ailelerimizin dileğini geri çeviremedik. Ağustos ayında yapılacak düğün için Mayıs ayında Ankara'ya gittim. Hiç sorun çıkmadan Türkiye'ye girebildiğime göre aranmıyordum. Mahkemeden de hiç haber yoktu. Ankara'ya üç ay önce gitmemin nedeni, TCDD arşivlerinde demiryolumun belgelerini bulmaktı. İlk iş olarak Ulaştırma Bakanlığı'na gittim ve konuyla ilgili olabileceğini düşündüğüm bir daire başkanıyla görüştüm. Hiç ses çıkarmadan beni dinledikten sonra bir dilekçeyle başvurmam gerektiğini söyledi. Ayrıntılı ve uzun bir dilekçe yazdım, elden kayıt numarası aldım ve aynı kişiye geri götürdüm. Dilekçeyi uzun uzun okudu ve gerekli yere havale edeceğini söyledi. Gerekli yerin neresi olduğunu sorduğumda, dilekçeme cevap verildiği zaman gerekli yerin neresi olduğunu öğreneceğimi söyledi. Daire başkanı benim ne istediğimi anlamamıştı ve dilekçeyi nereye havale edeceğini kesinlikle bilmiyordu.

On gün kadar bir süreyle her gün bakanlığa giderek dilekçemin ne durumda olduğunu sordum. Sonunda TCDD Evrak Şefliği'ne havale edildiğini söylediler. Havale edilen yer, gelen giden evrağın bir numara verilerek kocaman defterlere kaydedildiği ve yaptığı tek iş bundan ibaret olan, üç kişinin çalıştığı küçük bir odaydı. Bölüm şefine dilekçede yazdıklarımı tekrar uzun uzun anlattım. Şef ne istediğimi anlamıştı ama istediklerimi neden istediğimi anlayamıyordu. Doktora kelimesini ilk kez duyuyordu. Sonunda, "profesör olmak için önce doktor olmam gerekiyor"

deyince anlar gibi oldu ama bu kez de doktorluk ile bir demiryolu arasındaki ilişkiyi kuramadığı belli oluyordu. Yardımcı olmak için çırpınan iyi niyetli bir insandı. Beni yanına alarak oda oda dolaştırmaya başladı. Her odaya girdiğimizde "Üç bölgenin evrak-ı metrukesi nerede, bilen var mı?" diye soruyordu. Üç bölgeden kastettiği, İzmir merkezli Aydın-Uşak-Bandırma demiryollarını içine alan TCDD 3. Bölgesi idi. Girdiğimiz odalardan birinde "Kaklık'ta" cevabını aldık. Heyecandan kalbim duracak gibi oldu. Kaklık, İnci'nin ailesinin memleketi olan Denizli'nin Çal ilçesine bağlı küçük bir demiryolu kasabasıydı. Cevabı veren "Ama depo yandı" diye devam etti. Neredeyse ağlayacaktım. Evrak şefi beni teselli etmeye çalıştı, doktor olamamam ihtimaline gerçekten üzülmüştü.

Taşınmalar Dönemi: Hertfordshire, East Finchley ve Afsil House

Londra'ya döndükten sonra yeni bir eve taşındık. İnci, MBA derecesini almış, Londra Üniversitesi'nde Wye College'da doktoraya başlamıştı. 1447 yılında kurulan Wye College, üniversitenin en eski okuluydu. Londra'dan yaklaşık 100 kilometre uzakta, Kent ilinin Ashford kenti yakınlarındaydı.[39]

Evimiz o zamanın Londra standartlarına göre son derece yeni ve modern bir apartmanda küçücük bir daireydi. Taşındıktan birkaç ay sonra apartman komşularımızın sayısının gün geçtikçe azaldığını fark ettik. O kadar ki, sonunda bizden başka kimse kalmadı. Ne olduğunu anlamak için apartmanın sahibi olan şirkete telefon ettiğimde apartmanın ofis binası olarak tadil edileceğini, yakında bize tahliye talebi göndereceklerini söylediler. Komşularımızın şirketle "anlaşarak" çıktıklarını ekleyince bizi evden çıkartmalarının zor ve uzun bir hukuki süreç içerebileceğini anladım ve bizim de anlaşmaya yatkın olduğumuzu ima ettim. Pazarlık ederek altı ay sonra çıkmak ve bu süre içinde kira ödememek konusunda anlaştık. Başarılı bir pazarlık yaptığımı sanıyordum ama evden çıktıktan sonra diğer komşuların neredeyse küçük bir servet sayılabilecek tutarlar karşılığında anlaşma yaptıklarını öğrendim.

Yeni ev ararken, o sıralarda Londra'ya gelmiş olan ve Türkiye'den tanıdığımız bir çift ile ortak ev tutma fikri ortaya çıktı. Londra'nın dışında, Hertfordshire'ın New Barnet kasabasında, bahçe içinde iki katlı çok güzel bir ev tuttuk. Imperial College'da okuyan arkadaşımız Genç Köylü zaten az olan eşyalarımızı kiralık bir kamyonet ile yeni evimize taşıdı. İnci,

Londra'nın güneyinde otururken saatlerce süren ve çeşitli aktarmalardan sonra ulaşabildiği okuluna bu kez kentin kuzeyinden çok daha zorlukla gidebiliyordu.

Aynı yılın Eylül ayında oğlumuz Sinan dünyaya geldi. İnci'nin yükü çok ağırlaşmıştı. Birlikte oturduğumuz arkadaşlarımız ile ufak tefek sürtüşmeler de başlayınca taşınmaya karar verdik. Diğer taraftan, ikimizin de doktora yapmaya çalışmasının oğlumuza göstermemiz gereken ilgiyi kabul edilebilir sınırların çok altına indirdiğinin farkındaydık. Yani oğlumuza bakamıyorduk. Zor da olsa karar verdik; İnci daha üç aylık olan oğlumuzu Ankara'ya annesine götürdü. İnci üç dört gün içinde dönünceye kadar yeni bir ev bulup taşınmayı planlamıştık. Aceleyle, Finchley'de bir ev tuttum ve taşınmanın ertesi günü de pişman oldum. Evi ısıtmak mümkün değildi, eski ve rutubetliydi, tuvaleti dışarıdaydı. En kısa zamanda yeni bir yer bulmalıydık.

İmdadımıza Zafer Toprak yetişti. İddiasına göre Londra Üniversitesi'nin evli ve çalışmalarının son aşamasında olan öğrenciler için lojman türü bir binası vardı. İnanmadım ama araştırdım ve doğru olduğunu gördüm. Kentin neredeyse merkezinde, High Holborn ile Farringdon Road arasında üç katlı, her katında 10-15 küçük daire olan bir binaydı. Adı Afsil House idi. Hemen başvurdum ve şansım yaver gitti: Doktorasını bitiren bir öğrenci yeni taşınmıştı ve dairelerden birisi boştu. Zafer, Volkswagen marka eski ve dökülen otomobiliyle eşyalarımızı Afsil House'a taşıdı. Taşınma sırasında biraz zorluk çektik çünkü Zafer'in otomobilinin geri vitesi bozuktu ve geri manevra yapmak gerektiğinde birisinin otomobili ön tarafından itmesi gerekiyordu. Afsil House bize cennet gibi gelmişti. Daire küçüktü ama modern bir mutfağı, devamlı sıcak suyu ve kaloriferi vardı. Daha da güzeli Public Record Office'e yürüyerek beş dakika uzaklıktaydı.

Public Record Office

PRO, İngiliz hükümetinin resmi arşivinin bulunduğu binaya verilen isimdi. Burada ve Londra'nın çeşitli semtlerine dağılmış depolarda İngiliz devletinin 900 yıllık tarihinde kayıt altına alınmış her türlü belgeyi bulabilmek mümkündü.[40] Arşive ulaşım, British Museum'da olduğu gibi, özel bir izinle mümkündü ve bu izin sadece araştırmacılara veriliyordu.

Bina, bir Orta Çağ kilisesi olan, o zamana dek arşiv binası görevi yapan Rolls Chapel'in yerinde 1858 yılında yapılmıştı. İçinde barındırdığı tüm eskilikleri yansıtırcasına, köhne, karanlık ve tozluydu. Arşiv belgelerini incelemek isteyen araştırmacılar için ayrılan mekân çok küçüktü. Bu nedenle de yer bulabilmek için erken gelmek zorunluluğu vardı. Evim yakın olduğu için her sabah ilk gelen genellikle ben oluyordum.

Kart kataloglarını tarayarak bulduğunuz belgeler masanıza ya devasa deri ciltler, ya kutular veya sicimle bağlanmış paketler içinde geliyordu. Belgelerden kopya almak için herhangi bir kolaylık yoktu. Sadece not almanıza izin veriliyor, bunu yaparken de sadece kurşun kalem kullanabiliyordunuz. Kalın belge ciltlerini aynen Colindale'deki gibi masanızın üzerindeki bir çerçeveye yerleştirip açısını ayarladıktan sonra okumaya çalışıyordunuz. Çalışmaktan yorulup ara verdiğiniz zaman dinlenmek için kullanabileceğiniz küçük odada içine para atarak kahve alabileceğiniz bir makine vardı. Kahve o kadar kötüydü ki çoğu zaman dışarı çıkıp civardaki lokantalardan birinde kahve içmek daha pahalı olsa da çok daha akıllıca oluyordu.

PRO'da Türkiye üzerinde çalışan üç kişiydik. Zafer Toprak[41], SOAS'ta M.E. Yapp'ın danışmanlığında 1838 Baltalimanı Sözleşmesi üzerine çalışıyordu. Steven Rosenthal, Yale Üniversitesi'nde İstanbul Şehremaneti üzerine doktora yapıyordu.[42] Akşam arşiv kapanınca Zafer ile birlikte genellikle bizim eve gidiyor, çay içerek satranç oynuyor, LSE'de doktora yapan ve eşiyle birlikte Afsil House'da oturan Fahrettin Yağcı'nın eve gelmesini bekliyorduk. Fahrettin gelince yemek saatine kadar üçlü bir turnuva yapmaya kalkışıyor fakat bu turnuvaları çoğu zaman bitiremiyorduk çünkü Zafer'le satranç oynamak büyük bir işkenceydi. En basit hamleyi bile dakikalarca düşündükten sonra yapıyordu. Eğer turnuvayı bitirmeyi başarırsak kazanan genellikle Fahrettin oluyordu.[43]

Afsil House'a taşındıktan birkaç ay sonra İnci kanser şüphesiyle hastaneye yattı. Uzun süre tedavi gördü ama doktorlar bir türlü kanser olup olmadığını söyleyemiyorlardı. Bunun verdiği moral bozukluğu ile doktorasına ara vermek zorunda kaldı. ODTÜ'ye durumunu anlatan bir mektup yazdı ve benim işlerim bitinceye kadar ücretsiz izinli sayılmasını istedi. Bu durumda doğal olarak OECD bursu kesildi. Türkiye'ye

dönünceye kadar, evimizin hemen iki sokak ötesinde, büyük bir reklamcılık şirketi olan Charles Barker'da çalıştı ve aile bütçemizi denkleştirdi.

*Viva Voce*

Tezimin el yazısıyla yazdığım ilk taslağını danışmanımla birkaç gün uzun uzun tartıştık. O zamana dek zaten en geç her iki haftada bir bulgularım ve bunları nasıl kullanacağım konusunda konuştuğumuz için tartışmamız daha çok biçim ve sunum tekniği üzerinde oldu. Penrose, kabul edilebilecek niteliklere sahip bir çalışmanın ortaya çıktığını söyleyince çok sevindim. Hemen 15 Pound vererek Erica marka bir daktilo makinesi satın aldım. Tezimi daktiloya çekmeye başladım. Daktilo yazarken sadece sağ elimin orta parmağını kullandığım ve dipnotları bir türlü sayfaların altına denk düşüremediğim için sinir içinde geçen bir haftadan sonra İnci adı Christina olan profesyonel bir daktilograf buldu. Christina gerçekten çok hızlı ve yanlışsız yazıyordu. Her sabah evimize geliyor, yanında evlilik dışı doğurduğu bebeği Ryan'ı da getiriyor, ben Ryan'a bakarken o tezi daktiloya çekiyordu. Yazım işi bittikten sonra biri asıl diğer dördü pelür kâğıda yazılmış beş nüsha tezi ciltleterek üniversiteye teslim ettim. Bana bir makbuz verdiler ve doktora jürisinin kimlerden oluşacağı ve sınavın hangi tarihte yapılacağını yazılı olarak bildireceklerini söylediler.

Penrose jüride kimlerin olacağını bilmediğini ama sınavda neler beklemem gerektiği konusunda benimle konuşacağını, ertesi hafta tekrar gelmemi söyledi. Bu konuşma gerçekleşmedi çünkü 1974 yılının ilk ayında yapılacak olan National Institute of Economic and Social Research yönetim kurulu üyeliği seçimi konusunda temaslarda bulunmak üzere Oxford'a gitti. Gitmeden önce bana yazdığı mektupta sözünü tutamadığı için özür diliyor ve bölümden Bill Warren'a durumu anlattığını, onun da benimle konuşmaya hazır olduğunu söylüyordu. Kendisiyle ilk gün yaptığım konuşmayı hatırlatıyor, benimle konuşması için Bill Warren'ı özellikle seçtiğini belirtiyordu. Doğrusu ne demek istediğini pek anlamamıştım.

Bill Warren, bölümün en genç öğretim üyelerinden biriydi. Cambridge'te parlak bir doktora yapmış[44] ve SOAS'a gelmişti. Tezimin Penrose'un ona verdiği bazı bölümlerini okuduğunu ve beğendiğini söyledi. Saatlerce süren konuşmamızda anladım ki Warren bir Marksistti. Penrose'un benimle konuşmak için neden Warren'ı seçtiği ortaya çıkmıştı.[45] Bana *viva voce*'nin

amacının ne olduğunu, nelere dikkat etmem gerektiğini anlattı. Kullandığım kaynaklar konusunda mutlaka sorguya çekileceğimi; yöntemim ve çıkardığım sonuçların geçerliliği konusunda sert bile sayılabilecek eleştirilerle karşılaşacağımı; jüri üyeleri bana tuzak kurmak istiyorlarsa hangi konuları neden çalışmama dahil ettiğim halde bazı başka konuları neden dahil etmediğimi soracaklarını anlattı. Eğer böyle bir soru ile karşılaşırsam Ph.D. almayı ummamamı, en iyi ihtimalle M.Phil. derecesi vereceklerini söyledi. Warren, böyle bir soruyla karşılaşmamı beklemediğini, ama her ihtimale karşı beni uyarmak ihtiyacı duyduğunu ekledi.

Tezimi teslim ettikten bir hafta sonra üniversiteden aldığım mektupta, jürime SOAS Ekonomi Bölümü'nden Kamal A. Hameed ve Oxford Üniversitesi, St.Antony's College'dan Roger Owen'ın seçildiği; sınav günü ve saatinde tam zamanında sınav odasında bulunmam gerektiği bildiriliyordu. Hameed'i tanıyordum; uçsuz bucaksız topraklara sahip, Sudan'lı çok zengin bir ailenin oğlu olarak İngiltere'de büyümüş, eğitilmiş, Oxford'u bitirdikten sonra Cambridge'de doktora yapmıştı. Bölümde verdiği birkaç seminere katılmış, çok tutucu ve solun her türlüsüne karşı olduğu sonucuna varmıştım. Roger Owen ünlü bir akademisyendi. St.Antony's College'daki Middle East Centre'in direktörüydü.[46]

Penrose, seçilebilecek en iyi jüri ile karşı karşıya olduğumu söyledi. Bill Warren biraz tereddütlüydü; eğer "tuzak" bir soru ile karşılaşırsam bunun büyük bir ihtimalle Hameed tarafından sorulacağını söylüyordu.

Sınav tam Bill Warren'ın tahmin ettiği gibi oldu. Tuzak soru sorulmadı, ama yazdığım her şey, kullandığım her kaynak didik didik edildi. Arşivler konusunda engin bir bilgiye sahip olan Owen özellikle PRO kaynakları hakkında soru üzerine soru soruyordu. Her soruya doyurucu cevaplar verdiğim halde Owen sormaya devam ediyordu. Yorulmuş ve terlemeye başlamıştım. Owen hiç oralı değildi. Özellikle İngiltere'nin İzmir Konsolosluk Mahkemesi belgeleri üzerinde duruyordu. Bu belgeleri o güne kadar inceleyen ilk kişi bendim. O kadar ki, hâlâ mühürlü olan bazı zarfları özel bir izin alarak ve PRO görevlilerinin gözleri önünde açmam koşuluyla okuyabilmiştim. Açıkça görülüyordu ki Owen, ilk kez kullanılan bu kaynakların sahihliği ve amaca uygun kulanıldığı konusunda tatmin olmak

istiyordu. Formel tarih eğitimi almadığım için, bir tarihçi açısından ilk kez gün ışığına çıkan bu belgeler hakkında bu tür ayrıntılı sorular sorulmasının son derece olağan olduğunu anlayamıyordum. Sonunda tatmin olduğunu söyleyerek kaynaklar hakkındaki sorularına son verdi.[47] Hameed kolaylıkla cevap verebileceğim bazı sorular sordu. *Viva voce*'nin sonuna yaklaştığımızı hissediyordum. Owen son bir soru daha sormak istediğini söyledi. Kullandığım yöntemin kendisine yabancı gelmediğini ama tam olarak ne olduğunu belirleyemediğini söyledi. "Tez dikkatli okunursa Rosa Luxemburg ve V. İ. Lenin'den esintiler bulunabilir" cevabını verdim. Elini alnına vurdu, "Senin solcu birisi olduğunu anlamalıydım" dedi. Her ikisi de ayağa kalkarak sınavın sona erdiğini söyleyip, kendilerine birkaç dakika izin vermemi istediler. Sınav odasının hemen karşısında olan Penrose'un odasında beklemeye başladım. Penrose sınavın nasıl geçtiği konusunda hiç soru sormadı. Son derece rahat bir hali vardı. İki üç dakika sonra Owen ve Hameed odaya girdiler, elimi sıkarak kutladılar.

Bir hafta sonra üniversiteden resmi bir yazı aldım. Doktora derecesini almaya hak kazandığımı, diplomamın hazırlanarak bana posta yoluyla gönderileceğini bildirdiler.

Yeni aldığımız portakal rengindeki Volkswagen marka otomobilimizle 1974 yılı Şubat ayının ilk günlerinde Türkiye'ye ve oğlumuz Sinan'a doğru yola çıktık. İnci'nin de benim de ehliyetimiz yoktu. Şoförümüz Zafer Toprak'tı.

*Ocak 2008, İstanbul*

1 Orhan Kurmus, "The Role of British Capital in the Economic Development of Western Anatolia, 1850-1913", Unpublished Ph.D. thesis, (includes maps and bibliography), University of London, ff. 336, 1974.

2 Biz kitabın 5. basımını okuyorduk. 1982 yılında birinci sınıflara "İktisada Giriş" dersi verirken kitabın 11. basımını kullanıyordum.

3 Bu konuda Nermin Fenmen ve Levent Tosun tarafından hazırlanan güzel bir görsel çalışma için bkz., http://www.odtumd.org.tr/bellek/dizi/hadiseli_secim.pps

4 *New York Times*, 12 April, 2000. Başka bir kaynak bu sayının 60.000 dolayında olduğunu ileri sürüyor, bkz., Noam Chomsky, Edward S. Herman, *The Washington Connection and Thirld World Fascism*, Boston, 1979. Nixon'ın görevden almasıyla Rand Corporation'da çalışmaya başlayan Komer'in bu kuruluşta iken yazdığı kitapların listesini http://www.rand.org/pubs/authors/k/komer_robert_w.html adresinde bulabilirsiniz.

5 Otomobilin kimler tarafından ve nasıl yakıldığı yıllardan beri tartışılır. ODTÜ stadyumuna devasa harflerle yazılan ve hâlâ silinmeyen "DEVRİM" yazısının nasıl ve kimler tarafından yazıldığı da böyle bir tartışmanın konusu olmuştur. 1998 yılı Ocak ayından bu yana bir haberleşme listesi aracılığıyla bir araya gelen 313 SFK üyesi olarak her iki sorunun da cevabını bulduk (internet, sen nelere kadirsin). Bir gün yazmak kısmet olur belki. SFK'nin 40. kuruluş yildönümünde 2005 yılı Mayıs ayında ODTÜ'de toplanan bu üyelerden ikisi (Ahmet Sönmez ve Ahmet Börüban) Komer'in otomobilinin parçalarını da getirmişlerdi.

6 Joe'nun sağ olup olmadığını, sağ ise nerede olduğunu bilmiyorum. Oya Köymen'in uyarısı üzerine internette onun bir kitabını buldum: Joseph Buckman, *Immigrants and the Class Struggle: The Jewish Immigrant in Leeds, 1880-1914*, Manchester, 1983.

7 James A. Mirlees, 1996 yılı Nobel Ekonomi Ödülü'nü William Vickrey ile paylaştı. O zamanlar da çok ünlü bir iktisatçıydı ama Nobel Ödülü alacağını kestirebilseydim bana yazdığı mektubu mutlaka saklardım.

8 Edith T. Penrose, *The Theory of the Growth of the Firm*, New York, 1959. Penrose'un bu kitabının feminist iktisadın ilk ve en önemli örneklerinden birisi olduğu iddiası için bkz., Michael H. Best, Jane Humphries, "Edith Penrose: A Feminist Economist", Feminist Economics, Vol.9, pp.47-73, 2003. Onca yıl birlikte çalıştığım Edith Penrose'un feminist tarafını hiç göremedim. Penrose, ünlü iktisat tarihi dergilerinde makaleleri yayımlanacak kadar iktisat tarihi ile de ilgilenmişti: Fritz Machlup, Edith T. Penrose, "The Patent Controversy in the Nineteenth Century", Journal of Economic History, vol.10, pp.1-29, 1950; Edith T. Penrose, "The Growth of the Firm - A Case Study: The Hercules Powder Company", The Business History Review, vol. 34, pp.1-23, 1960. Teoriye yaptığı katkıları konu alan temel iki kaynak için bkz., C. Pitelis,(ed.), *The Growth of the Firm: The Legacy of Edith Penrose*, Oxford, 2002; Michael H. Best, Elizabeth Garnsey, "Edith Penrose, 1914-1996", *Economic Journal*, vol.109, pp.187-201, 1999. Penrose'un firma teorisine temel katkısının yanlış anlaşıldığını ileri süren ilginç bir çalışma için bkz., Alan M. Rugman, Alain Verbeke, "A Final Word on Edith Penrose", *Journal of Management Studies*, vol.41, pp.205-217, 2004.

9 Bizdeki yaklaşık karşılığı doçent olan akademik bir unvan.

10 Edith T. Penrose, "Foreign Investment and the Growth of the Firm", *Economic Journal*, vol.66, pp.220-235, 1956.

11 Edith T. Penrose, *The Large International Firm in Developing Countries: The International Petroleum Industry*, London, 1968. Danışmanlığımı yaptığı sıralarda yayımladığı bir başka kitapta da benzeri konuları yeni veriler ışığında inceledi: Edith T. Penrose, *The Growth of the Firm, Middle East Oil and Other Essays*, London, 1971.

12 Genç okuyuculara garip gelecektir ama o zamanlar yurtiçi ve yurtdışı telefon konuşmaları için PTT'nin bir servisine aranacak numara yazdırılır, sonra da saatlerce beklenirdi. "Yıldırım" konuşmalar daha çabuk sağlanır ama çok pahalı olurdu.

13 Londra Üniversitesi, birçok İngiliz üniversitesinde olduğu gibi, toplu olarak kolej diye anılan ama adları "okul" (örneğin, London School of Economics), "kolej" (örneğin, King's College) veya "enstitü" (örneğin, Courtauld Institute of Art) olan birimlerden oluşur. Türkiye'deki fakülte sistemi

ile hiçbir benzerliği olmayan bu düzende her kolejin kendi bölümleri olur. Örneğin, benim orada bulunduğum yıllarda Londra Üniversitesi'nin sekiz ayrı kolejinin sekiz ayrı ekonomi bölümü vardı.

14 Meraklıları için not: Putney, Thames nehrinin hemen güneyinde Wimbledon'a giden metro hattı üzerinde bir semt. Her yıl yapılan Oxford-Cambridge kürek yarışı Putney Bridge'de başlar. Putney'i ünlü yapan kişilerden birisi, bir Sovyet ajanı iken İngiliz Gizli Servisi MI6'in karşı casusluk bölümünün başına kadar yükselmeyi başaran Kim Philby'dir. Philby, bilgi verdiği Sovyet ajanları ile Putney High Street'te bir birahanede buluşurdu.

15 Oxford Street'in doğu ucunda, Tottenham Court Road ile birleştiği St.Giles Circus'taki 35 katlı ofis binası.

16 Salih Ozbaran, "The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf (1543-1551)", Unpublished Ph.D. thesis, University of London, ff.154, 1969.

17 Hacettepe Üniversitesi'nde Hidropolitik ve Stratejik Araştırma Merkezi'nde profesör iken genç sayılabilecek yaşta kaybettiğimiz Ali İhsan, M.E. Yapp'ın danışmanlığında 18. Yüzyıl Türk-İngiliz ilişkileri üzerinde doktora yapıyordu: Ali Ihsan Bagis, "The Embassy of Sir Robert Ainslie at Istanbul 1776-1794", unpublished Ph.D. thesis, University of London, ff.233, 1974. Ölümünden sonra anısına yayımlanan kitap için bkz., Sinan Kuneralp (ed.), *A Bridge Between Cultures: Studies on Ottoman and Republican Turkey in Memory of Ali İhsan Bağış*, İstanbul, 2006.

18 "Our academic staff are internationally renowned for advising governments and policy-makers across the globe." *Postgraduate Study at SOAS*, s.3.

19 Araştırma metodolojisi ve istatistik yöntemler konusundaki kurslara katılmayacağımı, ama ODTÜ'de hiç ekonometri dersi almamış olduğum için bana yararı olacağını söyledim. Ekonometri kursunun ikinci dersinde, dersi veren Hintli profesör matris cebiri konusunu anlatırken geçerli olmayan bir işlem yaparak iki matrisi biribirine böldü. Dersten sonra yanına giderek, bu işlemi, herhalde, hemen tümü tarih ve sosyoloji öğrencisi olan dinleyicilerin "non-singular matrix" kavramını anlamayacaklarını varsaydığı için yaptığını söyledim. Gülümsedi ve artık derse gelmeme gerek olmadığını söyledi.

20 İngiltere'den döndükten sonra Ahmet'ten hiç haber alamadım. Geçtiğimiz yıllarda vefat ettiğini duydum. Doğru olup olmadığını bilmiyorum.

21 Şimdi SOAS'ta öğretim üyesi.

22 David Winnick 1966 seçimlerinde Londra'nın South Croydon bölgesinde Muhafazakâr rakibini 81 oy farkla geçerek seçilmişti. Bu, İşçi Partisi'nin South Croydon'da kazandığı ilk ve tek seçim oldu. O günden bu yana İşçi Partisi adayları Muhafazakâr adayların yarısı kadar bile oy alamıyor. Winnick, 1979 yılından bu yana Walsall North milletvekili.

23 Parry çok uzun yıllardır, Richard Knolles'in 1603 yılında yayımlanmış olan *Generall Historie of the Turkes* adlı ünlü kitabı üzerine sadece yakın arkadaşlarının bildiği bir doktora tezi hazırlıyordu. 1974 yılında öldüğünde o zamana kadar yazdıkları bulunamamıştı. Eşi 1998 yılında ölünce ailesi evdeki eşyalar arasında Parry'nin daktiloya çekilmiş notlarını buldu. Bu notlar öğrencisi Salih Özbaran tarafından yayıma hazırlandı ve 2003 yılında basıldı: Vernon J. Parry, *Richard Knolles' History of the Turks*, (edited by Salih Özbaran), İstanbul, 2003.

24 O zamanlar Fleet Street'i High Holborn'a bağlayan Chancery Lane üzerinde eski ve köhne bir binada bulunan Public Record Office daha sonra National Archives adını alarak Londra'nın çok güzel semtlerinden birisi olan Kew Gardens'a taşınmış. İnternette yeni arşiv binasının resimlerini ve sağladığı kolaylıkları görünce doğrusu gıpta ettim.

25 Edith T. Penrose, *The Theory*, pp. 65-87.

26 Bu aşamada Penrose, doktorasına daha yeni başlamış genç bir öğrenci için büyük bir onur olacak bir öneri yaptı ve tezin bitmesinden sonra bu konuda ortak bir makale yazmamızı teklif etti. Daha çok benden kaynaklanan birçok neden yüzünden bu inanılmayacak kadar güzel fırsatı değerlendirmek mümkün olmadı.

27 Esaslı bir tadilat için 1997 yılında kapatılan Reading Room 2000 yılında sergi salonu olarak tekrar açıldı. Bugün Çin'in ünlü "Terracota Army" heykellerinin sergilendiği salon 2009 yılı başında tekrar eski işlevine geri dönecek.

28 Orhan Kurmuş, "Britain's Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in the Balkans," *ODTÜ Gelişme Dergisi*, c.1, 1971, s.259-284.

29 Naciye Babalık, *Türkiye Komünist Partisinin Sönümlenmesi*, Ankara, 2005.

30 Bu deneyimi Tandoğan Meydanı'nda yapılan bir mitingde edinmiştik. İngiliz polis atlarının Türk polis atları gibi terbiye edilip edilmediğini bilmiyorduk ama öyle olacaklarını umuyorduk.

31 1969 yılında SFK yönetimine seçildiğim zaman Hüseyin de aynı yönetim kurulundaydı.

32 Bedir o sırada Queen Mary College'da sistem kontrol mühendisliği üzerinde doktora yapıyordu. Adını açıkça yazmamın nedeni Bedir'in çok genç yaşta aramızdan ayrılmasıdır. Çok sevdiğim, mert ve militan bir arkadaşımızdı.

33 Gavin MacFadyen şimdilerde Londra'nın City Üniversitesi'nde profesör ve Araştırmacı Gazetecilik Merkezi'nin direktörü.

34 MacFadyen'in Sovyetler Birliği'ndeki siyasi tutuklular konusunda yaptığı belgesel bazı arkadaşlarımızın tepkisini çektiyse de sonunda onlar da yardım etmemiz konusunda ikna edildiler.

35 Teyp, o zamanların bir teknoloji harikası olan ve New York'taki Modern Sanatlar Müzesi'nde sergilenen Bang & Olufsen markalı stereo setin bir parçasıydı. Bugün bile hâlâ çalışıyor.

36 O zamanın hızlı solcularından, bugün "hoca efendi hazretleri"nin sadık müritleri olan iki kişinin işkence altında nasıl insanca olmayan sesler çıkardıklarını anlattıkları bölüm kulaklarımdan hiç silinmedi.

37 Jane Cousins, *Turkey: Torture and Political Persecution*, London, 1973.

38 1969 yılında SFK Yönetim Kurulu üyesi iken yayımladığımız bir bildiri nedeniyle yargılananlar arasındaydım. İki kez duruşmaya çıkmamıza rağmen mahkeme hep ileri bir tarihe atılmıştı. Arananlar listesinde olup olmadığımı bilmiyordum.

39 2000 yılında Wye College, Londra Üniversitesi'nin en ünlü okullarından birisi olan Imperial College ile birleşti. Imperial College (dünya üniversiteler sıralamasında 2006 yılında 5. sırada) 2007 yılının Temmuz ayında Londra Üniversitesi'nden ayrılarak bağımsız bir üniversite oldu.

40 Resmi olarak PRO, İngiliz Ulusal Arşivi'ni oluşturan üç kurumdan biriydi. Diğer iki kurum Historical Manuscripts Commission ve Office of Public Sector Information'dır. Ama, arşiv denince akla ilk gelen PRO olur.

41 Londra'da geçirdiğim süre boyunca tanıştığım kişilerin tezleri veya kitapları konusunda dipnotlarda kısa da olsa bilgi vermeye çalıştım. Şimdi Boğaziçi Üniversitesi'nde tarih profesörü olan Zafer Toprak'ın kitap ve makaleleri konusunda bir dipnot yazmak bu önsözü makul boyutların çok ötesine taşır.

42 Steven T. Rosenthal, *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, Westport, 1980. Steven Rosenthal, "Urban Elites and the Foundation of Municipalities in Alexandria and Istanbul," Sylvia G. Haim, Elie Kedourie (eds.), *Modern Egypt: Studies in Politics and Society*, London, 1980, pp.125-134. Steven şimdi Hartford Üniversitesi'nde tarih profesörü.

43 Fahrettin Yağcı, şimdi Dünya Bankası'nın Hindistan Bölümü'nün önde gelen yöneticilerinden birisi ve yakında emekli olmak üzere.

44 Bill Warren, *Inflation and Wages in Underdeveloped Countries: India, Peru, and Turkey, 1939-1960*, London, 1977.

45 Warren o sıralarda kansere yakalanmıştı ve öleceğini biliyordu. Üzerinde çalıştığı kitap Warren'ın 1978 yılı Ocak ayındaki 35 yaşındayken ölümünden sonra yayımlanabildi: Bill Warren, *Imperialism: Pioneer of Capitalism*, London, 1980.

46 Owen şimdi Harvard Üniversitesi'nde A.J.Meyer kürsüsünün başında Orta Doğu Tarihi profesörü. Oğlum Sinan Harvard'da öğrenciyken, derslerinden birisini almak için Owen'la görüşürken "Sen demiryolcu Orhan Kurmuş'un oğlu musun?" sorusuyla karşılaştığını anlattı. Hatırlanmak güzel şey.

47 1980 yılında Budapeşte'de yapılan Uluslararası İktisat Tarihi Kongresi'nde Owen, İngiltere'de yapılan doktora tezleri konusunda konuşurken tezimi övdü ama "Sosyal Tasarruf" ile ilgili bölümü eleştirdi. O bölümü zaten ben de beğenmemiştim.

"Bu demiryolunun, sanayi ürünlerimizin Türkiye'ye girişini kolaylaştıracak faydalı bir sermaye yatırımı olacağını umuyoruz. Hepinizin bildiği gibi Türkiye'nin yeniden canlandırılmasında Avrupa'nın her zamankinden daha çok çıkarı vardır. Batı uygarlığı Levant kapılarına geldi dayandı. Şimdiye kadar geçmeyi pek başaramadığımız bu kapılar ardına kadar açılmazsa, kendi çıkarlarımız doğrultusunda, zor kullanarak, bu kapıları açacak ve isteklerimizi kabul ettirecek güce, hatta daha fazlasına sahip olduğumuzu herkesin bilmesini isterim.

Türkiye'nin damarlarına yeni ve taze kan aşılayacak olan bu demiryolu gibi üretken girişimleri desteklemek, hükümetimizin en başta gelen görevleri arasındadır."

*İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Lord Stratford de Redcliffe'in*
*Alsancak istasyonunun temel atma töreninde*
*yaptığı konuşmadan.*

Times, 16 Kasım 1858

# I

---

## GİRİŞ



Emperyalizmin Türkiye'ye girmesi süreci ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan ilişkiler bütünü, özellikle 1960'lardan sonra, birçok tartışmaya konu oldu. Bu süreci ve ilişkileri açıklamak amacını güden çalışmalar, sorunun ana çizgilerini ortaya koymayı başardılarsa da, emperyalizmin geri ülkelerdeki "birisi yıkmak diğeri yapmak" olan ikili rolünü gerektiği kadar vurgulamadılar. Osmanlı sanayisinin çözülme sürecinin emperyalizmin etkisi altında hızlanması, dış borçlar ve sonraları Düyunu Umumiye ile Osmanlı maliyesinin Avrupa ülkelerinin tam denetimi altına girmesi, yabancı şirketlere verilen kamu hizmeti, demiryolu, madencilik imtiyazları ile dış kaynaklara bağlanma olguları, yani madalyonun bir yüzü, enine boyuna incelendi. Ama, emperyalizmin etkisi altında doğrudan yatırımlar yoluyla sanayinin ve madenciliğin gelişmesi, tarımda kapitalist ilişkilerin giderek hızlanması ve Avrupa pazarlarındaki değişmelere bağlı olarak Osmanlı dış ticaretinin değişmeler göstermesi olguları, yani madalyonun öteki yüzü, göreli olarak ihmal edildi.

Bu çalışmanın konusu, yeni veri ve bulguların ışığı altında İngiliz sermayesinin ve giderek İngiliz emperyalizminin Türkiye'ye girme sürecidir. Amacım, emperyalizmin yörüngesinde Türkiye'nin kapitalist gelişme sürecinin ilk döneminin ana çizgilerini ortaya koymaktır.

Zaman kesiti olarak seçtiğimiz 1850 ve 1913 yılları arası, kapitalizmin gelişme tarihinde, bitiş ve başlangıç devreleri birbirine geçmiş, önemli iki aşamanın belirli dönemlerini içermektedir. Bunların ilki, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde başlayan ve 1870'lerde hızını yitiren serbest rekabetçi kapitalizm aşamasıdır: İkincisi ise, 1860'larda belli belirsiz ortaya çıktığı

görülen, 1873 büyük dünya bunalımından sonra belirginleşip, 1900-1903 bunalımıyla yaygınlaşan tekelci kapitalizm, yani emperyalizm aşamasıdır.

19. yüzyılın en gelişmiş kapitalist ülkesi olan İngiltere'nin geri ülkelerle olan ilişkileri, öz aynı kalmakla birlikte, bu aşamalara göre değişmiş ve özellikle Hindistan'da en belirgin biçimini almıştır. Ekonomik bağımsızlığının yanı sıra politik bağımsızlığını da İngiltere'ye kaptıran Hindistan tam bir sömürgedir. Arjantin, Portekiz, Osmanlı İmparatorluğu gibi, politik bağımsızlıklarını, biçimsel olarak bile olsa, koruyabilen, fakat ekonomik olarak büyük ölçüde sömürgeci-emperyalist ülkelere bağlanan yarı-sömürgelerde de ilişkiler benzer bir gelişme göstermiştir(1).

## İNGİLİZ SÖMÜRGECİLİĞİ: HİNDİSTAN ÖRNEĞİ

Bütün 18. yüzyıl boyunca İngiltere'nin Hindistan ile olan ilişkileri tek taraflı diyebileceğimiz bir biçimde gelişti. İngiltere'de iktidarın, büyük ölçüde, plütokrasi ve aristokrasinin elinde olduğu bu devirde Hindistan, İngiltere tarafından görülmemiş bir biçimde sömürüldü ve talan edildi. 1793 yılında köylülerin topraklarından atılmasını amaçlayan Zamindarî ve 1818 yılında Ryotvari sistemlerinin uygulamaya konulmasıyla, Hindistan'ın hızla çözülmekte olan geleneksel toprak mülkiyeti biçimlerine son yıkıcı darbe vurulmuş oldu. İngiliz sömürgeciliğinin Hindistan'daki uygulayıcısı Doğu Hindistan Şirketi (East India Company) aracılığıyla, İngiltere ve Hindistan egemen sınıfları arasındaki gerici ortaklık pekiştirildi. Henüz politik iktidara ağırlığını koyamamış olan, fakat gittikçe gelişen İngiltere sanayi burjuvazisi, kendi mamullerini satabilmek için, İngiltere ve Avrupa pazarlarını Hindistan'ın geleneksel ihraç malı olan pamuklu kumaşlara kapatmak yolunda çaba gösterdi ve bunda başarıya ulaştı. Daha sonraları ise Hindistan'a pamuk ipliği ve pamuklu kumaş ihraç ederek yerli pamuklu sanayisini yıktı. 19. yüzyıl başladığı zaman İngiltere'nin Hindistan'daki iki yönlü görevinin birinci yönü, yani geleneksel yapıyı yıkmak, bütün hızıyla devam ediyordu.

Bu arada İngiltere'nin kendi içinde de sanayi burjuvazisinin gelişmesi sonucu güçler dengesinde değişmeler oldu. İngiliz plütokrasi ve aristokrasisinin kendi çıkarlarını korumak için koyduğu kısıtlayıcı ekonomik ve politik tedbirler sanayi burjuvazisinin çıkarlarına aykırıydı.

Manchesterli fabrika sahiplerinin önayak olduğu serbest ticaret hareketi, ticarete konulan kısıtlamaların kaldırılması yönünde çaba harcarken, parlamentoya yalnız plütokrasi ve aristokrasinin temsilcilerinin girmesini sağlayan seçim sisteminin değiştirilmesi için de mücadeleye başlandı. Bu mücadele Hindistan’a da yansıdı ve Hindistan, Marx’ın deyimiyle; İngiltere egemen sınıfları çıkarlarının bir “savaş alanı” oldu(2).

1813 yılında Doğu Hindistan Şirketi, Hindistan ticareti üzerinde 1600 yılından beri koruduğu, tekelci durumunu yitirdi. Bu, sanayi burjuvazisinin bir zaferiydi. İngiltere’nin sanayi ürünleri artık Hindistan’da söz konusu şirketin denetimi olmadan satılabilecekti. İngiltere’de sanayi burjuvazisinin proletarya ve küçük burjuvazinin etkin desteğiyle yürüttüğü demokratik mücadele, 1832 yılında meyvelerini verdi ve seçim yasasında yapılan değişikliklerle sanayiciler parlamentoda temsil edilme olanağı buldu. Daha sonra, 1846 yılında, tahıl ithalatından yüksek gümrük vergisi alınmasını öngören ve dolayısıyla sınai maliyetleri artıran yasaların kaldırılmasıyla sanayi burjuvazisi bir zafer daha kazandı.

Bu ve buna benzer değişiklikler sonucu Hindistan ticaretinin niteliği de değişti. O zamana dek Hindistan, İngiltere’ye ihracat yapan bir ülke görünümündeydi. Örneğin, 1780 yılında Hindistan’ın İngiltere’ye ihracatı 13 milyon sterline yakınken İngiltere’den ithalatı ancak 400.000 sterlin kadardı. Hindistan pazarının hiçbir kısıtlama olmaksızın İngiliz sanayi burjuvazisine açılmasıyla birlikte, Hindistan’ın İngiltere’den ithal ettiği mamul malların değeri giderek artmaya başladı. 1850 yılında 8 milyon sterline ulaşan ithalatın 5 milyon sterlinlik büyük bölümünü, serbest ticaretin öncüleri Manchesterli fabrikatörlerin pamuklu kumaşları meydana getiriyordu.

Plütokrasi ve aristokrasinin Hindistan’ı insafsızca talan etme istekleri artarken, İngiltere sanayi burjuvazisi, iki ülke arasındaki eşit olmayan değişim sonucu Hindistan’ın gittikçe yoksullaştığını ve giderek İngiltere’nin mamul mallarını satın alamayacak duruma geldiğini görüyordu. Hindistan’ın bir hammadde kaynağı olarak geliştirilmesinin çok önemsenmediği ve sermayenin ilkel birikiminin talan ve yağmayla gerçekleştirildiği bu dönem kapanmalı ve İngiltere’nin “yapıcı” görevi başlamalıydı. Gelişimin özünü kavramış gözlemciler 1853 yılında bu yeni

dönemin başladığını ve elde edilecek sonuçların çok büyük değer taşıyacağını söylüyorlardı.(3) Böylece Hindistan, İngiltere sanayi burjuvazisinin istekleri yönünde, demiryolları ve sulama tesisleriyle donatılmaya başlandı. 1853 yılında ancak 20 mil uzunlukta olan demiryolları 1867 yılında 3.936 mil, 1900 yılında 24.760 mile erişti. Bu demiryolları, Hindistan üzerindeki politik denetimi kolaylaştırdığı gibi, hammaddelerin İngiltere'ye ulaştırılmasını ve İngiliz sanayi mallarının ülkenin en uzak köşelerine kadar girmesini de sağladı. İngiltere sanayisinin gereksinimlerini karşılamak üzere çivit, çay, kahve ve kauçuk plantasyonlarının teşvik edildiği görüldü. Jüt sanayisinin geliştirilmesi sonucu 1859 yılında 102 olan tezgâh sayısı 1890 yılında 15.213'e yükseldi(4).

Hindistan halkının bu gelişmelerden ne ölçüde yararlandığı sorusunu cevaplamak için sözü Marx'a bırakalım:

İngiltere'deki yeni egemen sınıfların yerini sanayi proletaryası alıncaya, veya Hintliler İngiliz boyunduruğundan kendileri kurtulacak kadar güçleninceye dek, Hindistan halkı, İngiliz burjuvazisinin ektiği bu yeni toplum tohumlarının meyvelerini toplayamayacak.(5)

Kapitalist üretim biçiminin İngilizlerin istediği yönde ve biçimde geliştirilmesi, Hindistan halkının daha katmerli sömürülmesine yol açtı. Avrupa feodalizmindeki serflerin bütün yükümlülüklerini fazlasıyla taşıyan, fakat serflere tanınan en basit haklara bile sahip olmayan köylüler feodal toprak sahiplerinin ve tefecilerin elinde daha da derin bir yoksulluğa düştüler. Ortalama % 600 faizle aldıkları borçları ödeyemeyen köylülerin çocuklarını satışa çıkarıp, yığınlar halinde köylerini bıraktıkları ve sık sık açlıktan öldükleri görüldü. İngiliz sanayi mallarının Hindistan pazarına egemen olmasıyla işlerini kaybeden zanaatkârların ve topraksız köylülerin katıldığı ve çoğunlukla başını çektiği büyük halk ayaklanmaları başladı. 1857 yılındaki büyük "isyan" kanlı biçimde bastırıldı, ama etkileri çok uzun süre duyuldu.

Tekeller öncesi İngiliz kapitalizminin Hindistan'ı sömürme sürecini şöyle özetleyebiliriz: Plütokrasi ve aristokrasinin gözü dönmüş sömürü biçimlerinin üzerine, İngiltere'de politik iktidara ağırlığını koyan sanayi burjuvazisinin istekleri doğrultusunda geliştirilen bir kapitalist yapının

getirdiği sömürü eklenince, Hindistan ekonomisi bütün iç dinamiğini, dolayısıyla da bağımsız gelişme olanaklarını yitirdi. Tümüyle sömürgen ülkenin çıkarları doğrultusunda geliştirilen kapitalizm, İngiltere sanayi burjuvazisinin çizdiği sınırlar dışına çıkamadı. Hindistan'daki üretken güçleri kendi çıkarlarının elverdiği ölçüde geliştiren İngiltere, daha ileri gidebilecek bir süreci bilinçli olarak engelledi. Böylece, Hindistan, çarpıtılmış ekonomik gelişmesinin gereği olarak, İngiliz sanayi malları için bir pazar ve çok zengin bir hammadde kaynağı durumuna düştü.

Ekonomik sömürünün yoğunlaştırılması ve ekonomik gelişmenin bu derece çarpıtılması, kuşkusuz, İngiltere'nin Hindistan üzerinde çok sıkı bir politik denetim kurabilmiş olması sayesindeydi. Sömürgelerden başka ülkelerde böyle bir mutlak politik denetim mekanizması kurulamayacağı için bu ülkelerin sömürülmesi, Hindistan örneğinde olduğu gibi haydutça ve apaçık olamazdı. Arjantin'e, Portekiz'e, Mısır'a, İran'a, Balkan ülkelerine, Osmanlı İmparatorluğu'na emperyalist sermayenin girmesi, önceleri "serbest ticaret ilkeleri" sonraları ise "normal ekonomik ilişkiler" çerçevesinde fabrika kurmak, demiryolu yapmak, maden işlemek gibi yollarla olacaktı.

## EMPERYALİZM

Bilim, emperyalizmi "kapitalizmin en yüksek aşaması, tekelci kapitalizm" diye tanımlar. Bilimsel incelemeler, emperyalizmin, kişilerin veya sınıfların seçişi dışında, kapitalizmin gelişmesinin gereği olarak, varılması zorunlu bir aşama olduğunu gösteriyor. Kapitalizmin eşit olmayan gelişmesi yasası uyarınca, bu aşamaya değişik ülkelerde değişik zamanlarda varıldı. İngiltere, kapitalist gelişmesini en önce tamamlamış olması sonucu, teknolojisini yeni koşullara göre yenileyemediği ve fazla sermayesini kolaylıkla ihraç edebileceği bir sömürge imparatorluğuna sahip olduğu için, tekelleşmenin ABD ve Almanya'ya göre daha yavaş meydana geldiği bir ülkeydi. Kapitalist gelişmesini daha geç tamamlayan ABD ve Almanya ise, çok daha modern teknoloji ile başlamak durumunda kaldıklarından, daha hızlı bir tekelleşme sürecine girdiler(6).

"Tefeci emperyalizmi" biçiminde gelişen Fransız tekelci kapitalizmi ise, ülke içindeki ekonomik gelişmeyi yavaşlattığı için, emperyalist kampa

yukarıdaki üç ülkeden daha geç katıldı(7).

Rekabetçi kapitalizmden emperyalizme geçişi belirleyen koşullar, üretimin yoğunlaşması ve sermayenin merkezileşmesidir. Kendi durumunu korumak veya iyileştirmek isteyen kapitalistlerin giriştiği rekabet, üretim tekniklerinin gelişmesi sonucu bu teknik ilerlemeye ayak uyduramayan kapitalistleri safdışı bırakırken, fiyatları düşürme yoluyla rakiplerini iflasa sürükleyen güçlü bir kapitalistler grubu ortaya çıkarır. Teknik gelişme, fabrikaların büyümesini, işçi başına düşen makine ve araç sayısının artmasını gerektirir. Böylece üretim daha büyük ve daha modern işletmelerde yoğunlaşır.

Sermayenin merkezileşmesi ise kapitalist yarışma süreci içinde çok sayıda işletmenin daha az sayıda kapitalistler tarafından yutulması demektir. Böylece küçük işletmelerin sermayeleri, giderek, büyük şirketlerde merkezileşmeye başlar. Bir tek büyük şirketin yüzlerce daha küçük şirketi tamamıyla kontrol altına aldığı görülür.

Bu süreci kolaylaştıran ve hızlandıran önemli bir etken finansman ve kredi sisteminin gelişmesidir. Rekabetçi kapitalizm devrinde küçük kişisel işletmelerin, genişleme veya yeni teknoloji uygulama çabaları için gerekli olan sermaye, genellikle şirketlerin kendi kaynaklarından sağlanabiliyordu. 19. yüzyıl ortalarından sonra ise, pazarda tutunabilmek için eskisinden daha yüksek bir kâr oranına sahip olmak gerekti. Daha büyük ölçekte üretim yoluyla maliyetleri azaltmak kişisel kaynakların finanse edebileceği bir iş olmaktan çıktı. Kapitalistlerin sermayelerini ve “küçük tasarruf sahipleri”nin kaynaklarını bir araya toplayarak daha geniş yatırımlara yönelten anonim şirketlerin kurulduğu ve sayılarının hızla arttığı görüldü. Dünya ekonomisinin bir bütün haline gelmesiyle pazarlar daha genişledi. Bu büyük pazarlar için yapılan üretim de o zamana kadar olduğundan daha geniş ölçekte olmak zorundaydı. Ölçek büyüdükçe ve bu ölçeği kârlı yapabilecek teknoloji gereksinimleri arttıkça finansman sorunları çok büyük önem kazandı. Kimya, elektrik, demir-çelik sanayisi gibi, hem modern teknoloji, hem de büyük ölçek gerektiren üretim dallarındaki yeni yatırımları, artık ne kişisel kaynaklar ne de tek bir anonim şirket finanse edebiliyordu. Bu tür yatırımlar ancak bir bankanın veya bankalar grubunun açtığı kredilerle gerçekleştirilebiliyordu. İleri kapitalist ülkelerde sanayi

sermayesi ve mali sermaye böyle ayrılmaz bir biçimde birbirine kenetlenirken, bankaların ve diğer kredi kurumlarının sermayelerinin merkezileştiği görüldü. Sanayideki tekelleşmenin yanı sıra meydana gelen bu oluşum içinde, daha çok banka sermayesi giderek daha az sayıda banka tarafından kontrol edilmeye başlandı.

Karteller, tröstler ve sendikalar biçiminde gelişmeye başlayan tekeller için hammadde kaynakları yaşamsal bir önem taşıyordu. Hammadde kaynaklarını tekeline alan bir kartel, diğer kartellere karşı çok önemli bir avantaja sahip olabildiği gibi, tekelleşmemiş olan sanayi kuruluşlarını da baskı altına alabiliyordu. Üretim sürecinin hammadde kaynaklarından dağıtıma kadar her aşamasının, az sayıda bir tekelci grup tarafından kontrol edilmesi, kapitalizmin çelişkilerini keskinleştirdi. Üretimin toplumsal niteliği ile üretim araçlarının kişisel mülkiyetinin yarattığı çelişki iyice belirginleşti.

Kapitalist üretim biçiminin kaçınılmaz bir sonucu olarak ortaya çıkan tekelci kapitalizm, rekabeti ortadan kaldırmadı. Tersine daha kuvvetlendirdi. Ne var ki, rekabetin en can alıcı biçimi, artık sayısız küçük işletme arasında değil, dev tekelci şirketler arasındaydı. Bu artış başarılı olanlar için ödül, daha önceleri olduğu gibi bir ihaleyi kazanmak veya pazarın biraz daha büyük bir payını ele geçirmek değil, bir veya birkaç üretim dalının tümüne yakın bir bölümüne veya bir ülkenin tüm hammadde kaynaklarına egemen olmak biçiminde beliriyordu.

Kendi ülkelerinin pazarlarını aralarında paylaşan tekeller gelişmelerinin yeni aşamasında, sermaye ihracı veya daha önce kazandıkları etki bölgeleri yoluyla, fiilen veya birbirleriyle anlaşarak dünya pazarını paylaştılar. Petrol, demir-çelik, elektrik ve gemicilik tekelleri daha 20. yüzyıl başlarında dünyayı ekonomik olarak aralarında paylaşmış bulunuyorlardı.

Uluslararası tekellerin bu ekonomik paylaşımının yanı sıra onların iktidarları altındaki emperyalist ülkeler, tekellerin çıkarları gereği, dünyayı politik olarak bölüşme yarışına girdiler. Sömürge imparatorlukları kurmak ve yarı-sömürge ülkeleri etki alanları yoluyla paylaşmak, tekellerin iki önemli ekonomik gereksinimine aynı zamanda cevap veriyordu. Bunlardan birincisi sermaye ihracıydı. Rekabetçi kapitalizm devrinde meta ihracı büyük öneme sahipken tekelci kapitalizmin en belirgin ekonomik özelliği

sermaye ihraç etmek oldu. Kapitalizmin ulaştığı bu son aşamada emperyalist metropollerde bir sermaye fazlası ortaya çıktı. Metropol ülkelerde yapılan yatırımların artması, sermayenin organik bileşimini yükselteceği ve dolayısıyla da kâr oranını düşüreceği için tekeller, belirli bir düzeye erişmiş olan kâr oranlarını korumak veya yükseltmek yolunda, fazla sermayelerini, sermayenin kıt, kâr oranlarının yüksek olduğu alanlara yönelttiler. Sömürge ve yarı-sömürge ülkeler bu iş için biçilmiş kaftandı. Doğrudan yatırımlar, portföy yatırımları ve devlet borçları biçiminde gelişen sermaye ihracı, bu ülkelerdeki hammadde kaynakları üzerinde yoğunlaştı. Böylece, metropollerde yüksek kâr getirmeyecek sermaye fazlalarını ihraç eden tekeller, aynı zamanda, en önemli sorunlarından biri olan hammadde gereksinimlerine de bir çözüm bulmuş oluyorlardı.

İncelediğimiz sürenin son yılı olan 1913'te, dünyada, tekeller ve emperyalist güçler tarafından şu veya bu biçimde paylaşılamayan "sahipsiz" ülke kalmamıştı. Artık "kaçınılmaz" olan tek yol, dünyayı yeni baştan paylaşmaktı.

Bu dönem için de Hindistan örneğini incelemeye devam edersek, İngiliz tekellerinin Hindistan'da kârlı bir biçimde çalışabilmeleri için gerekli olan bütün koşulların serbest ticaret döneminde hazırlandığını görürüz. Söz konusu koşullardan en önemlisi kuşkusuz demiryollarıdır. Hindistan'da kurulan sömürge Hükümeti'nin kendi çabaları ve İngiltere Hükümeti'nin desteklediği özel şirketlerin faaliyetleri sonucu kurulan demiryolları, sermaye ihracını gerçekleştirdiği gibi, Hindistan pazarını, en ücra köşelere dek, İngiliz sermayesine açtı. 1867 yılına gelindiği zaman Hindistan'da demiryolu yapan ve işleten İngiliz şirketlerinin toplam yatırımları 75 milyon sterline ulaşmıştı. Bir taraftan sömürge hükümetinin, diğer taraftan özel şirketlerin çabalarıyla gerçekleşen bu yatırımların % 5 kâr getirmeleri İngiltere hükümeti tarafından garanti edilmişti. Eğer yıllık ortalama kâr bu oranın altına düşerse hükümet şirketlere ödeme yaparak % 5 kâr oranını gerçekleştiriyordu.

Para-meta ilişkilerini geliştiren ve dünya pazarı için hammadde üretimini teşvik eden demiryolu yapımı Hindistan'ın çeşitli bölgelerini belirli ürünler üzerinde uzmanlaşmaya itti. Pencap buğday, Bengal jüt, Maharaştra pamuk, Assam çay, Madras kök bitkiler üretiminde uzmanlaştı. Demiryollarının,

kaçınılmaz olarak yerli sanayinin gelişmesini teşvik edeceğini gören İngilizler, bu gelişmeyi başlamadan köreltmek için karmaşık bir tarife sistemi uygulamaya başladılar. Limanlar ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında taşınan mallardan daha az taşıma ücreti alınırken, ülkenin kendi ürünlerini merkezler arasında taşıyan demiryollarında çok yüksek ücretler uygulandı. Limanları hammadde kaynaklarına bağlayan ana demiryollarının standart genişlikte olmasına karşılık iç ulaşımı sağlayan ikincil yollar çeşitli genişlikte yapılmıştı. Bu demiryollarının kesiştiği noktalarda, bir trenden diğer trene aktarma yapmak çok pahalıya mal oluyordu. (Çeşitli hatların bilinçli olarak değişik genişlikte yapılması, ihracata yönelik olmayan doğal kaynakların geliştirilmesini önledi.) Sonuç olarak ihracat veya ithalat malları hiç aktarma yapmadan limanlara veya yerleşme merkezlerine ulaşırken, iç tüketim için bir kentten diğer kente buğday veya pamuk büyük harcamalar gerektiriyor ve büyük zaman kaybına yol açıyordu. O kadar ki, zengin kömür yataklarına sahip Raniganj'dan komşu eyaletlere kömür götürmek, İngiltere'den kömür ithal etmekten daha pahalı oluyordu. Amerikalı bir gözlemcinin dediği gibi:

Demiryolları, Hindistan'ın doğal kaynaklarını dünya pazarına açtı ve İngiltere'nin Hindistan için mal üreten bir ülke olmasını sağladı; ama Hindistan'ın da kendisi için mal üreten bir ülke olmasını önledi.(8)

20. yüzyıl başladığı zaman İngiltere'nin Hindistan'daki toplam demiryolu yatırımları 227 milyon sterline ulaşmıştı. 1913 yılına kadar yapılan 34.600 mil uzunluğundaki demiryollarının 17.600 mili geniş hat, 14.400 mili standart hat, geriye kalan 2. 600 mili ise dar hat olarak yapılmıştı(9).

Tekellerin yüksek bir kâr oranı elde etmesini kolaylaştıran ikinci önemli altyapı yatırımı türü sulama tesisleriydi. 1903 yılında 174 milyon dönümlük bir alana yayılan sulama işleri, Hindistan'ın bir hammadde kaynağı haline gelmesini daha kolaylaştırdı. Sulanan topraklarda üretimin hızla artması, sömürge hükümetine yüksek vergi kaynakları sağladı. Köylülerden alınan sulama ücretleri, bu tesisleri çok kârlı yapıyordu. Örneğin, Pencap'taki sulama tesisleri her yıl net % 10,5 kâr getiriyordu.

Hindistan'ın para birimi Rupi'nin, İngiliz emperyalizminin istekleri doğrultusunda, hiç gereği yokken revalüe edilmesi, para piyasasının bu

isteklere göre düzenlenmesi ve İngiliz sermayesi ile çalışan işletmelere kredi alanında ayrıcalıklar sağlanması, hep tekellerin ekmeğine yağ süren gelişmelerdi.

Gerekli altyapı ve üstyapı değişikliklerinin tamamlanmasından sonra İngiltere'nin Hindistan'a giderek artan bir biçimde sermaye ihraç ettiği görüldü. 1898 ve 1913 yılları arasında İngiltere'nin Hindistan'da, toplam 2 milyar sterlin yatırım yaptığı tahmin ediliyor. 1915 yılında, demiryolları, makine fabrikaları, dökümhaneler ve jüt fabrikaları dışında 10 sınai üretim dalında 1.114 işletmede çalışan 772.600 işçinin 460.000'i İngilizlere ait işletmelerde çalışıyordu. Hemen hemen tümü İngilizlere ait olan diğer işletmeler (demiryolları, jüt fabrikaları vb.) buna eklenirse, Hindistan ekonomisinin ne denli İngilizlerin kontrolü altında olduğu anlaşılır(10).

İngiltere tekellerinin Hindistan'daki çıkarları, Doğu Hindistan Şirketi'nin dağılmasıyla her yerde mantar gibi türeyen ticaretevlerinin öz ve biçim değiştirmesiyle ortaya çıkan ve yönetici acente (managing agency) diye tanınan şirketler tarafından korunuyordu.

İngiliz tekellerinin sermayesiyle kurulan Hint bankalarının yönetimine kesin bir biçimde egemen olan bu acenteler, kredi ve finansman işlerini denetledikleri gibi, yeni şirketlerin nerede, ne zaman ve ne kadar sermayeyle kurulacaklarına da karar veriyorlardı.

Emperyalizmin ne demek olduğunu en somut biçimde yansıtan yönetici acentelerin, Hindistan ekonomisine nasıl egemen olduğunu görmek için bir örnek yeter: 1930 yılında jüt, çay, elektrik, yapım, ulaşım, şeker ve kömür dallarında üretimin tümünü yapan 375 şirketin bütün sermayesi 25 yönetici acenteye aitti. Bu yönetici acentelerden birisi olan Shaw, Wallace ve Ort., 5 kömür şirketi, 1 kalay, 3 gübre, 16 çay, 8 sigorta, 2 gemicilik ve 6 diğer şirkete; bir diğer yönetici acente olan Gillanders, Arbuthnot ve Ort. ise 45 şirkete egemendi(11).

Tekellerin egemenliği ve sermaye ihracı yönleri ile rekabetçi kapitalizm döneminden ayrılan emperyalizm çağında, sömürünün özü aynı kalmakla birlikte biçimi değişti. Geri kalmış ülkelerin sömürüsünde en büyük rolü, metropol ülkelerde egemenliğini kuran dev tekellerin uzantıları olan şirketler üstlendi. Bu şirketler kendi ülkelerinde elde edebileceklerinden daha yüksek kârlar sağlıyorlardı. Örneğin 1878 yılında Fransa'da ülke

içinde faaliyet gösteren şirketlerin ortalama % 4,1 kâr dağıtmasına karşılık yabancı ülkelerde yatırım yapan Fransız şirketleri ortalama % 5,5 kâr dağıtıyorlardı. 1903 yılında bu oranlar % 3,1 ve % 4,2, 1911 yılında ise % 3,4 ve % 4,6 idi. İngiltere'de ise İngiliz demiryolu şirketleri ortalama % 4,7 kâr dağıtırken, yabancı ülkelerde yatırım yapan İngiliz şirketlerinin dağıttığı kâr % 5'in altına düşmüyordu(12). Anonim şirketler yolu ile yabancı ülkelere ihraç edilen sermaye, devlet maliyesinden plantasyonlara kadar çok geniş bir alanda kullanılıyordu.

Bütün 19. yüzyıl boyunca İngiltere en çok sermaye ihraç eden ülke görünümünde idi. Bu sermaye ihracı, önceleri diğer devletlere borç vermek biçiminde geliştiyse de sonraları demiryolları ve madenlere yapılan yatırımlar daha büyük önem kazandı. Birinci Dünya Savaşı öncesinde İngiltere'nin yabancı ülkeler demiryollarında 1,5 milyar sterlin, madenlerde 273 milyon sterlin, ticari şirketlerde ise 150 milyon sterlinlik yatırım yapmış olduğu tahmin ediliyor(13).

İngiliz yatırımcılarının coğrafî dağılışı bu sermaye hareketinin özellikle 1880'lerden sonra İngiliz İmparatorluğu ülkelerine yöneldiğini göstermektedir. Bunun yanı sıra, ABD, Rusya, Mısır ve Latin Amerika ülkeleri de İngiliz sermayesinin bol olarak aktığı ülkeler arasındadır.

Osmanlı İmparatorluğu'na gelince; Osmanlı İmpara-torluğu'ndaki İngiliz yatırımlarının miktarı hakkında birçok tahmin vardır. Tahminlerin değişik olmasının nedeni Osmanlı İmparatorluğu olarak tanımlanan alanın sürekli değişiklikler göstermesine ve değişik tahmin yöntemleri kullanılmasına bağlanabilir. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Türkiye'deki İngiliz yatırımlarının 32 milyon sterlin ve 18,7 milyon sterlin olduğunu ileri süren iki tahminin yanı sıra(14), H. Feis ve V. Eldem'in tahminleri 24 milyon sterlin üzerinde birleşiyorlar(15). Bu 24 milyonun 10 milyonunun Osmanlı borçlarının ödenmeyen bölümü, 5 milyonunun demiryolları yatırımı, kalanının ise bankacılık, madencilik, tarım ve sanayi yatırımı olduğu söyleniyor.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa banka sermayesiyle olan ilişkileri, yani Osmanlı borçları konusu, değişik yazarlar tarafından enine boyuna incelendiği halde(16) Türkiye'deki özel İngiliz sermayesi hakkında yapılmış sistematik bir çalışma yok. Bu tür yatırımların miktarını kesin olarak

saptamak olanağına sahip değilsek de, Türkiye'de ticaret yapmak, fabrika açmak, maden işletmek gibi amaçlarla Londra'da kurulmuş olan İngiliz şirketlerinin sayısı ve sermaye durumu bize bu konuda kabataslak bir fikir verebilir. İngiltere Ticaret Dairesi (Board of Trade) arşivlerine göre 1850-1913 yıllarında bu amaçlarla kurulan şirketlerin sayısı en az 166'dır ve sermayeleri 10.000 sterlin ile 1.000.000 sterlin arasında değişmektedir.

Bu şirketlerin sayısı *en az 166*'dır diyoruz; çünkü kanunlara göre tescil edilen ve sonradan faaliyetlerini durdurup evraklarını Ticaret Dairesine devreden şirketleri gösteren indekste 700.000'e yakın şirketin adı vardır(17). Bu adları tek tek kontrol etmek ve Türkiye'de faaliyet gösterip göstermediklerini saptamak imkânsız olduğu için şu yolu izledik: Türkiye'de sermaye yatırımı yapan şirketlerin Türkiye ile iş yaptıklarını göstermek amacı ile şirketin adına bu olguyu yansıtacak kelimeler koyacağını varsayarak "Asia Minor", "Anatolia", "Constantinople", "Smyrna", "Ottoman", "Turkish" gibi alfabetik bölümleri inceledik. Bu yolla bulunan şirketlerin sayısı 166'dır. Bu yöntem, Türkiye'de yatırım yapması muhtemel olan ve adında "Anglo-Eastern", "Levant", "Oriental" vb. kelimeler bulunan şirketleri dikkate almadığı gibi kurucularının veya ortaklarının adlarını taşıyan şirketleri de, örneğin T. Bowen and Co. Ltd., MacAndrew and Forbes Ltd., Abbot's Emery Mines Ltd., kapsam dışı bırakmaktadır. Bu şirketlerden başka, Türkiye'de yatırım yapan, fakat faaliyetlerini sürdürdüğü için Ticaret Dairesi arşivinde dosyası olmayan şirketlerin yanı sıra, İngiltere veya Türkiye'de İngiliz sermayesi ile kurulan ve tescil edilmeyen ortaklık biçimindeki şirketlerin sayısı da göz önüne alınırsa, Türkiye'deki İngiliz özel sermayesinin önemi belirmiş olur.

## ULUSLARARASI POLİTİKA SORUNLARI

Osmanlı İmparatorluğu'nun hızla dağılması ve bu dağılma sonunda İmparatorluktan kopan parçaların hangi Avrupa devleti tarafından yutulacağı sorunu, "Doğu Sorunu" denen ünlü uluslararası politika oyununun özünü oluşturur. Bütün 19. yüzyıl boyunca bu dağılmayı kendi çıkarlarına göre biçimlendirmek işini üstlenen ülkeler değişen koşullara bağlı olarak değişmiş, Osmanlı İmparatorluğu'ndan en büyük payı alacağını uman bir ülke, belirli bir dönemde dağılmanın en büyük destekleyicisi gibi

görünürken, bir başka dönemde, değişen koşulların sonucu, Osmanlı İmparatorluğu'nun "birliğini" koruma çabalarının en büyük yardımcısı olmuştur. Emperyalist ülkeler arası çelişkilerden yararlanarak İmparatorluğun kaderini bu çelişkilere bağlayan bir denge politikası gütmeye çalışan Osmanlı yöneticilerinin ne denli başarısız olduğunu tarih göstermiştir.

Bu oyunun belli başlı aktörlerinden birisi İngiltere'dir. İngiltere, genel olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasını istemez görünür. Diğer ülkelerin, özellikle Çarlık Rusyası'nın, topraklarını genişletmesini istemediği için ve Osmanlı pazarını bu ülkelere kaptırmak işine gelmediğinden, dağılma süreci yavaşlatılmış, İngiltere ile ekonomik ve siyasal bağları güçlendirilmiş bir Osmanlı İmparatorluğu arzular İngiltere. Ama Osmanlı İmparatorluğu'nu dağıtmadan, ayakta tutarak sömürmek için yapılması gereken işler vardır(18). Temelinde, İngiltere ile olan ilişkilerin daha geniş çaplı ve daha düzenli olmasını sağlamaya yönelik işlerin yapılmasını teşvik eden ve adına genellikle "reform hareketi" denen tedbirlerle Osmanlı devletinin parçalanması, İngiltere'nin istediği yönde ve ölçüde, durdurulmaya veya kontrol edilmeye çalışılmıştır. Bu oluşumun kaçınılmaz bir sonucu olarak Türkiye'de kapitalist ilişkiler gelişmiş ve ülke her şeyiyle dışa bağlanmıştır.

Sonraları Osmanlı İmparatorluğu'ndaki başarılı hizmetlerinden ötürü Lord Stratford de Redcliffe unvanını alan Stratford Canning, 1842 yılında İngiltere büyükelçisi olarak İstanbul'a gönderildiği zaman, asıl görevi bir reform hareketini başlatmak ve geliştirmek olarak saptanmıştı. Diplomatik dille söylenirse, İngiltere'nin varsayımı şu idi: Yönetsel ve parasal olarak İngiltere'nin istediği kadar güçlü bir Osmanlı devleti, içten ve dıştan gelen tehlikelere karşı bütünlüğünü daha iyi koruyabilir. Osmanlı mali sisteminde yapılması düşünülen reformlar, mülkiyet hakkının garanti edilmesi, yabancıların taşınmaz mal edinmelerini sağlayan yasalar, ulaşım olanaklarının artırılması gibi tedbirler hep bu amaca yönelmişti.

Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasındaki ilişkiler bu süreç içinde öyle bir biçimde gelişti ki, Türkiye, 1870'lerin sonuna doğru, bir İngiliz yazarının *Türkiye: Koruyuculuğunu Yaptığımız Yeni Bir Ülke* adı altında kitap yazabileceği ölçüde İngiltere'nin politik ve ekonomik denetimi altına

girdi. Türkiye'nin Osmanlı Hükümeti tarafından mı, yoksa kendisine Elçi Sultan denilen Stratford Canning tarafından Tarabya'daki İngiltere Büyükelçiliği'nden mi yönetildiği bile tartışılır oldu. Yüksek rütbeli bir Osmanlı yöneticisinin yerinden alınması için İngiltere Dışişleri Bakanlığı Müsteşarının "Şu Namık Paşa'yı yerinden kaydıralım, kendisi çok zararlı bir kişi" diye kısa bir not yazması, buna cevap olarak da Dışişleri Bakanı'nın "Stuart'a yaz, yerine Tevfik Paşa'yı getirtsin" demesi yetiyordu. (19)

İngiltere'ye karşı, değil düşmanlık göstermek, İngilizlerin iyi niyetinden kuşkulanmak bile vatan hainliği sayılabiliyordu. Padişahın özel sekreterliği görevinden alınıp Ankara'ya sürülen Sait Paşa, İngiliz büyükelçisi A. H. Layard'a yazdığı bir mektupta şöyle diyor:

Türkiye'nin güçlü ve bağımsız bir imparatorluk olarak devam etmesinde yalnız İngiltere'nin çıkarı olduğu konusunda Ekselânslarının görüşüne tümüyle katılıyorum... Anlayamadığım şey şu: Acaba nasıl oluyor da bazı bakanlarımız İngiltere'nin iyi niyetinden ve içtenliğinden kuşkulanabiliyorlar? Gerçek şu ki, bu adamların cahilliği, onları vatanlarının düşmanı yapabiliyor.(20)

Yüksek yöneticiler arasında İngiltere'ye bağlılık o kerteye varmıştı ki imzasını "İngiltereli" diye atan bir yüksek memur, belki de bir bakan, Bakanlar Kurulu görüşmelerinin en gizli noktalarını bile düzenli raporlarla İngiltere büyükelçisine bildirmekte bir sakınca görmüyor(21) ve bu davranışına şu gerekçeyi gösteriyordu: "Osmanlı devletinin çıkarlarını gerektiği gibi koruyabilmesi için İngiltere, devlet sırları da dahil, her şeyi bilmek zorundadır."

Bu açıdan bakıldığı zaman "Emperyalizm Türkiye'ye kendisi mi geldi, yoksa biz mi davet ettik" tartışması hiçbir anlam taşımadığı gibi, tarihin akışı içinde, koşullara göre kaçınılmaz bir sürecin sorumluluğunu şu veya bu paşaya yüklemek de yanlış olur. Çünkü, emperyalizm bir seçiş değil bir süreçtir. O zamanki dünya koşulları çerçevesinde, kapitalizmin uzandığı her yerde emperyalizmin dolaylı veya dolaysız etkisini duymamak olanağı yoktu.

Reform hareketlerinin yalnız dış etkenlere bağlı olarak ve onların seçimleri sonucu uygulandığını söylemek hem yanıltıcı hem de yanlıştır. Avrupa, özellikle de İngiliz kapitalizminin, reform tasarıları ve

uygulamaları üzerinde belirli bir etkisi olduğunda kimsenin kuşkusu yoktur. Ama esas sorun, Osmanlı toplumunun bu değişiklikleri gerektirecek bir gelişme düzeyine erişip erişmediğidir. Unutmamak gerekir ki, Osmanlı İmparatorluğu, iç dinamiği Hindistan gibi körletilmiş bir ülke değildir.

Bu konuda ikinci bir yanlış görüş de, reform hareketinin yalnız yasal değişiklikler gibi üstyapı düzenlemelerinden oluştuğunu iddia etmek olarak beliriyor. Bu yanılgının kaynağı, reform hareketini dar anlamıyla almak ve 1830'lardan 1870'lere kadar uzanan bir süre içinde olan gelişmeleri ihmal etmek anlamına gelir.

## İNGİLTERE KAPİTALİZMİ VE OSMANLI İMPARATORLUĞU: BATI ANADOLU'NUN ÖNEMİ

İngiliz sermayesinin Türkiye'ye nasıl girdiğini ve ne tür bir ilişkiler bütünü yarattığını bütün ayrıntıları ile inceleme olanağı yok. Bilimsel olarak ortaya konduğu gibi, "Kapitalizm, yağmacı niteliğinin bütün görüntülerine, ulusal ve tarihsel gelişmesinin en ince ayrıntılarına kadar tümüyle, hiçbir zaman incelenemez"(22). Tarihsel verilerin yetersizliğinin yanı sıra, böyle bir inceleme, ayrıntılar arasında kalıp asıl can alıcı gelişmeleri gözden kaçırma tehlikesini yaratır. Bu yüzden araştırmamızın coğrafi alanını daraltıp, bölge olarak emperyalizmin ilk ilişki kurduğu Batı Anadolu bölgesini incelemeyi seçtik. Kapsam olarak ise önemli gördüğümüz ekonomik faaliyet dallarını inceledik.

Biraz ileride de değineceğimiz gibi, Batı Anadolu bölgesi, İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaretin en yoğun olduğu bölgelerden biriydi. Kökü çok eskilere giden iç ve dış ticaret sayesinde, bölgede, para-meta ilişkileri, İmparatorluğun diğer bölgelerine göre daha gelişmiş bir görünümdeydi. Ekilebilir verimli toprakların geniş bir alan kapladığı Batı Anadolu, İmparatorluğun diğer kentleri ve dış dünya ile olan ilişkilerini fırtınalara kapalı bir limana sahip olan İzmir aracılığıyla yürütüyordu. İzmir, aynı zamanda, antik çağlardan beri, Akdeniz ile Anadolu'yu birleştiren kervan yolunun başlangıç noktasıydı. Kısaca, Batı Anadolu, 19. yüzyılda İngiliz kapitalizminin rahatlıkla sızabileceği bir bölge olarak görünüyordu.

Bu çalışmada Batı Anadolu bölgesini, İzmir'deki İngiltere Başkonsolosluğu'nun diplomatik anlaşmalarla saptanmış çalışma bölgesi

olarak tanımlıyoruz. 19. yüzyılda bu bölgenin içine Aydın vilayetinin tümü, Hüdavendigâr vilayetinin güney ucu ve Konya vilayetinin güney-batı kesimleri giriyordu. Bugünkü yönetsel sınırlara göre bu alan, İzmir, Aydın, Manisa, Uşak, Muğla, Burdur ve Denizli illerinin tümünü, Antalya, Isparta, Afyonkarahisar, Balıkesir ve Kütahya illerinin bazı bölümlerini kapsamaktadır.

## OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN SERBEST TİCARETE AÇILMASI: İLK AŞAMA

İngiltere'nin Hindistan'la olan ticaretini 1600 yılından beri tekelinde tutan Doğu Hindistan Şirketi'nin, 19. yüzyılın ilk çeyreği içinde, serbest rekabet sloganıyla ortaya çıkan sanayi burjuvazisinin çabaları sonunda nasıl yıkıldığını daha önce gördük. 1581 yılında kraliçe Elizabeth I tarafından verilen ve daha sonraları sürekli olarak yenilenen bir berat sayesinde İngiltere'nin bugünkü Doğu Akdeniz olarak tanımlayabileceğimiz Levant ile olan ticaretini ele geçiren Levant Şirketi (Levant Company) de gittikçe kabaran serbest ticaret dalgası karşısında adım adım gerileyerek imtiyazlarından vazgeçmek zorunda kaldı.

İstanbul, Halep ve İzmir'de olmak üzere üç önemli merkeze sahip olan Levant Şirketi, İngiltere ve İngiliz sömürgelerinin Osmanlı İmparatorluğu ile yaptığı bütün ticareti tekeline almıştı. Şirket üyesi olmayan tüccarların Doğu Akdeniz ile ticaret yapmaları kesin olarak yasaklandığı gibi üye tüccarların ticareti de şirket yönetim kurulu tarafından sıkı bir biçimde denetleniyordu(23).

Ticaretin hiçbir kısıtlamaya bağlı olmadan geliştirilmesini savunan İngiltere sanayi burjuvazisi, hücumlarını Levant Şirketine de yöneltmekte gecikmedi. Şirketin tekelci imtiyazının kaldırılması ve Osmanlı pazarının kendine güvenen herkese açık tutulması yolunda yoğun bir propaganda kampanyası başlatıldı. Bir İngiliz gözlemciye göre:

Eski düzenin yeni baştan kurulması gerektiği gerçeği apaçık ortaya çıktı. Politik atmosfer serbest ticaret fikirleriyle doluydu. Bir seçkinler kulübü olarak gelişen, aristokratik görünümlü Türkiye Tüccarları Şirketi (Levant Şirketi) bu isteklere boyun eğmek zorundaydı.(24)

Şirketin imtiyazının geri alınması yolunda baskılar, 1820 yılında iyice yoğunlaşır. Şirket, Osmanlı İmparatorluğu ile ticaretini gayet kârlı bir biçimde yürütüyor ve geliştiriyordu. Örneğin 1822 yılında 972.477 sterlin olan ihracat, 1824 yılında 1.397.509 sterline yükselmişti. İthalat da buna benzer bir gelişme gösteriyordu. 1822 yılında, 1.380 ton kuru üzüm ithalatı, 1824 yılında 4.004 tona yükseldiği gibi, afyon, ipek, moher, kökboya ithalatı bu süre içinde iki misline, palamut ithalatı ise beş misline çıkmıştı. Ne var ki, bu kârlı ticaret, Şirket üyesi birkaç tüccarın elindeydi ve herkesin pay almasına izin verilmiyordu.

İmtiyazın Parlamento tarafından yenilenme zamanı yaklaştıkça propaganda çalışmaları da arttı. Gizli veya açık biçimlerde, Şirket'e, imtiyaz süresini uzatmaya çalışmaktan vazgeçmesi gerektiği ve eğer bu işe gönüllü olarak razı olmazsa Parlamento'nun imtiyazı uzatmayacağı tehditleri savrulmaya başlandı. Bu çabalar sonucunu verdi ve 1825 yılında yapılan genel kurul toplantısında Şirket kendi kendini feshetti. Şirket yöneticilerinin gösterdiği gerekçe şuydu:

İmtiyazı aldığımız tarihten bu yana çok şey değişti. O zamanlar ülkemizin ticari çıkarlarını yücelten tedbirlerin şimdi bu çıkarlara çok zarar verdiğini görüyoruz.(25)

Gerçekten de çok şey değişmiş, 17. ve 18. yüzyılların zayıf sanayi burjuvazisi güçlenerek politik iktidara ağırlığını koymuş ve İngiltere ekonomik ve sosyal yaşamımızın her cephesine damgasını vurmuştu. Levant Şirketi'nin feshiyle özgürleştirilen ticareti, sanayi burjuvazisinin ilkeleri çerçevesinde yürütmek için 2 milyon sterlin sermayeli Yeni Levant Serbest Ticaret Şirketi (New Levant Free Trading Company) kuruldu(26). Bu şirket başarılı olamadı ve kısa sürede dağıldı. Başarısızlığın nedeni İngiltere'de değil Türkiye'de yatıyordu. Doğu Akdeniz ticaretindeki tekelin kalkmasıyla bütün yükümlülüklerinden kurtulan Türkiye'deki İngiliz tüccarları, şirketten boşalan yeri doldurmak için hemen işe girişmişler ve kurdukları aile şirketleriyle İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu ile olan ticaretine egemen olmuşlardı(27). 1810 yılına kadar İngiliz gemilerinin ticaretine açılmayan Karadeniz kıyılarında İngiliz tüccarlarının örgütlenmeleri uzunca bir zaman aldı. Fakat İstanbul, Halep ve İzmir gibi kentlerde birkaç yıl içinde birçok şirketin kurulduğu ve geliştiği görüldü.

Bunlar arasında en önemli olan Whittall ve Ortakları şirketi idi. 1811 yılında İzmir'e yerleşen Charlton Whittall tarafından kurulan bu şirket, Lee ve Barker ailelerinin kurdukları ticaretevleri ile birlikte İzmir'in İngiltere ile olan ticaretini yürütmeye başladı(28). 1827 yılında, Fransa'dan gelen Charnaud ve La Fontaine aileleri İzmir'e yerleştiler. İngiltere Parlamentosu özel bir yasa ile bu iki ailenin bireylerini İngiliz vatandaşlığına kabul etti(29). Levant Şirketi artıklarından olan Hayes ve Ortakları şirketinin küçük birer ortağı olarak işe başlayan Charnaud ve La Fontaine aileleri(30), Whittall, Lee ve Barker aileleriyle karışarak kısa sürede güçlü bir ticaret ağı kurdular(31). 1840 yılında, İzmir'deki İngiliz ticaretevlerinin sayısı 35'e yükseldi(32). İstanbul'da da bir şubesi bulunan Whittall şirketi bunların en güçlüsüydü. Daha sonra değineceğimiz gibi, giderek gelişen ve İmparatorluk içinde bir imparatorluk haline gelen bu şirketin, 20. yüzyıl başlarında Anadolu'nun çeşitli köşelerinde 48 şubesi vardı.

İzmir'deki İngiliz ticaretevleri, faaliyetlerini Rum, Ermeni ve Yahudi komisyoncular aracılığıyla yürütüyorlardı. İleride tekrar döneceğimiz bu konuya burada kısaca değinmekte yarar görüyoruz.

## AZINLIKLARIN YERİ

Emperyalizmin Batı Anadolu'ya girme sürecini bu bölgedeki etnik grupların, özellikle Rum ve Ermenilerin ekonomik ve sosyal gelişme süreçlerinden ayrı olarak inceleyemeyiz. Daha sonra da görüleceği gibi Rumlar ve Ermeniler Avrupa sermayesinin Batı Anadolu'ya girmesi ve yerleşmesi sürecinde önemli bir rol oynadılar. Bölgeyi ve gelenek göreneklerini yakından tanımaları, ticaret ilişkilerinde bulundukları Türk halkının dilini bilmeleri, ticari deneyim ve becerileri onları Avrupalılar için vazgeçilmez, doğal bir ortak niteliğine yükseltti. İzmir'deki ticaret kolonisi ile bölgenin içerilerindeki üreticiler arasındaki tek bağ Rum ve Ermenilerdi. Onlar olmadan ithal edilen Avrupa malları satılamayacağı gibi, Batı Anadolu'nun ihraç malları da üreticilerden toplanıp İzmir'e, oradan da Avrupa pazarlarına gönderilemezdi.

Bütün Osmanlı İmparatorluğu'nda İstanbul'dan sonra en kozmopolitan bölge Batı Anadolu idi. İzmir'de ve daha içerilerde yerleşmiş Rum, Ermeni ve Yahudi toplumları olduğu gibi, çeşitli Avrupa uluslarının temsilcileri de

İzmir'de ticaret kolonileri kurmuştu. İzmir şehri ise ekonomik ve sosyal yönden birbirinden büyük farklılıklar gösteren dört alana bölünmüş durumda idi. Avrupalılar şehrin batısında, deniz ile Ermeni mahallesi arasında kalan lüks ve bayındır Frenk mahallesinde oturuyorlar, Rumlar ise şehrin kuzeyinde yerleşmiş bulunuyorlardı. Yahudiler Frenk mahallesinin güney sınırları ile Ermeni mahallesi arasına sıkışmışlardı. Türkler ise şehrin en güneyinde yaşıyorlardı(33). Uzun yıllar boyu Türklerin sayısı şehir nüfusunun üçte birini geçmediği için İzmir, İmparatorluk halkı tarafından "Gâvur İzmir" diye adlandırılmıştı.

İzmir nüfusunun büyük çoğunluğunu ve içerideki kentler nüfusunun % 25 - % 85'ini meydana getiren Rum, Ermeni ve Yahudiler ekonomik bakımdan son derece güçlüydüler. Küçük ticaret ve sanayi, bankacılık ve kıyı ticareti hemen hemen tümüyle onların elindeydi(34). Yahudiler daha çok parasal işlerle uğraşırken, en ücra köşelerdeki bakkal dükkânları bile Rumların veya Ermenilerin konrolü altındaydı. Rumlar aynı zamanda sokak satıcılığından nalbantlığa, değirmencilikten kahveciliğe kadar her tür işle uğraşıyordu. En başarılı oldukları alan ticaret, özellikle komisyonculuk idi. Kısaca söylemek gerekirse canalıcı birçok ekonomik faaliyete azınlıklar hâkimdi(35).

Bu etnik gruplar arasındaki ekonomik ve sosyal ilişkilerin ardında çok yoğun bir yarışma, kıskançlık ve zaman zaman kanlı çatışmalarla sonuçlanan bir düşmanlık ve nefret havası vardı. Yahudiler hem Rum ve Ermenilere hem de Avrupalılara düşmandılar. Türkler ise genellikle Yahudilerle iyi geçiniyorlar, Yahudileri Rum ve Ermenilere karşı koruyorlar, hatta Yahudilerle birlikte Rum ve Ermenilere karşı tertiplere girişiyorlardı. Ermeni ve Rum toplumlarıyla yakın ilişkiye giren Yahudilerin, Yahudi toplumu tarafından "aforoz" edildiği sık sık görülüyordu(36). Etnik grupların üyeleri arasında hemen hemen günün her saatinde görülen bireysel kavga ve münakaşaların ötesinde sık sık Yahudilerin aleyhinde tertipler görülüyor ve Yahudi dükkânları ve evleri yağma edilerek Yahudiler öldürülüyordu. Örneğin 1872 Mayıs ve Haziran aylarında Rumlar ve Ermeniler birlikte Yahudi mahallesine saldırdılar ve geniş tahribatta bulundular. Daha sonra da Yahudi mahallesini 57 gün sürecek olan bir kuşatma altına aldılar. Kuşatma sırasında Avrupa'dan gelen

para ve erzak yardımına rağmen yüzlerce Yahudinin açlıktan öldüğü bildirildi(37). Kökeni çeşitli etnik gruplar arasındaki ekonomik çelişkide yatan bu olaylarda Türkler hemen her zaman Yahudilerin tarafını tutuyordu. Yahudilerin neden İzmir'in Yunanlılar tarafından işgaline karşı çıktığını ve Kurtuluş Savaşı'nda Türklerin yanında dövüştüğünü böylece daha kolay anlamak mümkün olmaktadır(38).

Rum toplumunun ekonomik ve sosyal gelişmesi diğer etnik grupların gelişmesinden çok daha hızlıydı. 1864 ve 1890 yılları arasında İzmir'deki Osmanlı ve Yunan uyruklu Rumların sayısı 75.000'den 107.000'e yükseldi. İçerilerdeki Rumların sayısının 168.000 olduğu tahmin ediliyor. Halbuki bu süre içinde İzmir'deki Türk nüfusu ancak 43.000'den 52.000'e çıkmıştı. Yahudi nüfusunun artışı 6.000, Ermeni nüfusununki ise 4.200 idi. Rum nüfus artışının yanı sıra Ortodoks kiliselerinin sayısının 7'den 12'ye, Rum okullarının 12'den 28'e ve bu okullardaki öğrencilerin 2.550'den 8.110'a yükseldiği görüldü(39).

## UYRUK DEĞİŞTİRENLER

İngiliz sermayesinin Türkiye'ye ihraç edilmesinde en etkin rolü oynayan anonim şirketlerin yanı sıra, Levant şirketinin dağılmasından sonra İzmir'i kendine vatan edinen veya sonradan İngiltere'den İzmir'e göç eden İngilizlerin rolünü de küçümsememek gerekir(40). Bu ikinci grup daha çok toprak spekülasyonu, madencilik imtiyazları, aile şirketleri biçiminde sanayi işletmeleri ve ticaret alanında faaliyet gösteriyordu. Bunların yanı sıra İngiltere'de kurulan ve Türkiye'de iş yapan şirketlerin sermayesinin oluşmasına az da olsa bir katkıda bulunuyorlardı. Bu grubun üyeleri çoğunlukla doğma büyüme İngiliz değildiler. Aralarında uyruklarını değiştirerek İngiliz vatandaşı olmuş Rumlar, Ermeniler, Yahudiler ve hatta Türkler bulunuyordu. Uyruğunu değiştirip İngiliz vatandaşı olan Osmanlı vatandaşları genellikle adlarını da değiştirdikleri için (örneğin Kosti Stefan, Charles Stevens oluyor) bunların sayısını kesinlikle bilmek olanağı yok. Bulabildiğimiz kadarıyla, 1844 ve 1913 yılları arasında 700'den fazla İzmirli Osmanlı vatandaşının İngiliz uyruğuna geçtiğini öğreniyoruz(41). Bu şekilde uyruk değiştirmiş olanların sayısı İngiliz Konsolosluğu kayıtlarına göre 1901 yılında 209 idi. En aşağı bir bu kadarının daha konsolosluğa

kayıt olmadığı da bildiriliyordu(42). Bu sayıya, Yunanistan'da iken İngiliz vatandaşlığına geçip sonra lzmir'e göç eden (örneğin İzmir'in en büyük makine imalathanesinin sahibi D. Issigonis gibi) Rumlar dahil değildir.

**AYDIN DEMİRYOLU'NUN YERİ**

Demiryollarının, Hindistan gibi tam sömürge bir ülkede ne amaçlara hizmet ettiğine yukarıda değinmiştik. Burada kısa olarak Aydın Demiryolu'ndan bahsedeceğiz.

İzmir-Aydın Demiryolu Anadolu'da yapılan ilk demiryoludur. Aydın Demiryolu o zamana kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda görülmemiş ölçekte bir yatırım olmasının yanı sıra çağının en modern teknolojisini de temsil ediyordu. İzmir'i zengin hinterlandına bağladığı, ihraç edilen tarımsal ürünlerin üretimini artırdığı, tarımsal iş gücünün üretim alanları arasındaki akışkanlığını kolaylaştırdığı için Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli bir ön şartı yerine getirmiş oluyordu. Aydın Demiryolu'nun etkileri, İzmir limanının yapılmasıyla daha da kuvvetlendiği zaman ekonomik gelişmenin hızı da buna bağlı olarak arttı.

Aydın Demiryolu'ndan başka Mersin–Adana ve Haydarpaşa–İzmit demiryolları da İngilizler tarafından yapıldığı halde bunlar yapımı biter bitmez Fransızlara satılmıştı. Bu yüzden İngilizlerin gerçekten yönetimi altında olan tek demiryolu Aydın hattı idi. Belki de bu yüzden, İngilizler, ne Çukurova'da ne de Kocaeli'nde, Batı Anadolu'da giriştiklerine uzaktan yakından benzer işlere girişmediler. Aydın Demiryolu'nun teknik mükemmelliği ve etkinliği ile övünüyorlar, onu İngiliz İmparatorluğu'nun "cahil ve geri" doğu ülkelerine olan "üstünlüğünün" simgesi olarak görüyorlardı. Aydın Demiryolu'ndan bahsederken onu her zaman "büyük girişimimiz" veya "İngiliz deha ve becerisinin bu büyük yapıtı" diye nitelendiriyorlardı.

İngiltere'nin dış ticaretine yaptığı hizmetlerden dolayı "Sir" unvanı verilen(43) ve İzmir'deki İngiliz kolonisinin en seçkin kişisi olan James Whittall demiryolu yapımı hakkında şunları söylüyordu:

... ilk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok

verimli yapacaklar. Demiryolu şirketleri küçük muhtar cumhuriyetler biçiminde gelişecek.(44)

J. Whittall'un, bu öngörüsü Aydın Demiryolu ile gerçekleşti. Yönetiminde tümüyle bağımsız olan Aydın Demiryolu Şirketi gerçekten "küçük bir cumhuriyet" oldu. Osmanlı Hükümeti'ni hiçbir işine karıştırmadığı gibi kanunsuz birçok isteklerini de hükümete kolaylıkla kabul ettirdi. İzmir'deki şirket yöneticileri Türk mahkemelerinin yetkisini kabul etmediği gibi ticari ve cezaî konulardaki davalarının İzmir ve İstanbul'daki İngiliz Konsolosluk mahkemelerinde görülmesi hakkını elde ettiler.

Örneğin, yöneticiler Türk mahkemelerinde yargılanan ve suçlu bulunan demiryolu personelini polise teslim etmeyi her zaman reddettiler. Bazı olaylarda Türk yetkililer demiryolu yöneticilerinin bu şımarıklığını onur konusu yapıyorlar ve suçlunun zorla tutuklanmasını emrediyorlardı. Böyle durumlarda, yöneticiler, suçlunun cezasını hapishanede değil de İzmir'deki İngiliz Konsolosluğu'nun özel "tutuk odasında" çekmesini sağlayacak girişimlerde bulunuyor ve genellikle başarı kazanıyorlardı. Bir defasında Maltalı bir lokomotif makinisti bir kadını öldürmek suçundan Denizli Mahkemesinde yargılandığı zaman yargıç üzerine yapılan baskı sonucu altı ay hapis ile yakayı kurtardı. Demiryolu yöneticileri, sanığın beraat etmesini istemelerine karşın altı ay cezaya çarptırılmasını protesto etmek amacıyla suçluyu polise teslim etmeyeceklerini açıkça ilan ettiler. Denizli'de halk ayaklandı ve demiryolu tesislerini tahrip etmek üzere harekete geçti. Bunun üzerine demiryolu yöneticileri suçluyu hapishaneye göndermeye razı oldular, ama bir koşulları vardı: Suçlu cezasını demiryolu şirketinin dayayıp döşeyeceği özel bir odada çekecekti. Ve bu istekleri kabul edildi(45).

Eğer Aydın Demiryolu başka bir emperyalist ülkenin yönetiminde olsaydı, İzmir'deki İngiliz tüccarları kuşkusuz gene benzer ekonomik avantajlar elde edecekti. Ama kendilerinin de açıkça belirttiği gibi, Aydın hattının İngilizler tarafından işletilmesi sonucu elde ettikleri ekonomik ve sosyal prestijden yoksun kalacaklardı. İşte bu yüzdendir ki 1899 yılında, Osmanlı Hükümeti, hattın Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na satılması için şirkete baskı yaptığı zaman İzmir'deki İngiliz kolonisi egemen durumunu Almanlara kaptıracağı düşüncesiyle ayaklandı. Akla gelebilecek

her kişiye ve kuruma protesto dilekçeleri göndererek bu işe asla razı olamayacaklarını bildirdiler(46). Hem bu protesto kampanyası, hem de İngiliz Hükümeti'nin Aydın Demiryolu'nun Almanlara devredilmesi karşılığı Bağdat Demiryolu yapımına çok sınırlı biçimde katılma hakkı elde etmeyi çıkarlarına uygun bulmaması sonucu proje gerçekleşmedi.

**KAYNAKLAR HAKKINDA**

Bu çalışmayı hazırlarken orijinal kaynak olarak genellikle İngiliz belgelerini kullandık. Çoğunlukla güvenilir nitelikte olan bu belgeleri üç ana bölüme ayırabiliriz[1]:

I) İngiltere Devlet Arşivi'nde (Public Record Office) bulunan belgeler,

II) İngiltere Parlamentosu Avam Kamarası (House of Commons) tarafından yayınlanan belgeler,

III) British Museum'da bulunan belgeler.

Birinci bölümde bulunan belgeleri, bu çalışmada, kullanılmalarının önemine göre, dört bölümde inceleyebiliriz:

A) İngiltere Dışişleri Bakanlığı ile İstanbul'daki İngiltere Büyükelçiliği arasındaki yazışmalar (PRO, FO 78). 1780 ve 1905 yılları arasındaki bütün bu tür yazışmaları kapsayan 5.491 cilt belgenin Batı Anadolu bölgesi ile ilgili olanlarını inceledik.

B) Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki İngiliz konsoloslukları ile İstanbul'daki İngiltere Büyükelçiliği arasındaki yazışmalar (PRO, FO 195). 1808 ve 1914 yılları arasındaki yazışmaları kapsayan 2.581 cilt bu tür belgenin gene Batı Anadolu ile ilgili olanlarını inceledik.

C) İzmir'deki İngiltere Konsolosluk Mahkemesi Dosyaları (PRO, FO 626). 29 kutu içinde 1.350 dosyadan oluşan bu belgeleri ilk defa biz inceledik. İzmir'de yaşayan veya iş yapan İngilizlerin ekonomik ve sosyal durumlarını aydınlatıcı çok değerli bilgiler veren bu dosyalarda doğum kayıtlarından iflas davalarına, ortaklık anlaşmalarından vasiyetnamelere, mal alım satımını tescil eden kayıtlardan cinayet ve hırsızlık davalarına kadar uzanan çeşitli belgeler bulunmaktadır.

D) İngiltere Ticaret Dairesi'ne (Board of Trade) kaydını yaptıran şirketlerin dosyaları (PRO, BT 31). Bu dosyalar, şirketlerin kuruluş

beyannameleri, kurucuların adları, ortakların adları ve payları, yıllık bilanço ve kâr-zarar hesapları gibi belgeler içermektedir.

Bunlardan başka, İngiltere Devlet Arşivi'nde bulunan aşağıdaki belgeleri de gözden geçirdik:

i) Yukarıdaki A ve B maddelerinde gösterilen belgelerle hemen hemen aynı nitelikte olan fakat daha çok ticari konulara ağırlık veren belgeler, (PRO, FO 198, "Büyükelçilik ve Konsolosluk Arşivleri, Çeşitli İstatistikî Raporlar," 107 cilt.)

ii) İngiltere Dışişleri Bakanlığı yetkililerinin kullanması için basılan gizli belgeler (PRO, FO 424, "Gizli Belgeler" 297 cilt.)

iii) İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın yaptığı çeşitli anketlere konsolosluklarından gelen yanıtlar. (PRO, FO 83 "Büyük Britanya: Çeşitli Raporlar")

iv) Köle ticareti hakkında yazışmalar. (PRO, FO 84 "Köle Ticareti".)

İkinci ana bölümde bulunan belgeleri Batı Anadolu'nun ekonomik ve sosyal durumu hakkında değerli bilgiler veren ticaret raporları için inceledik. İzmir konsolosluğunun 1864 yılına kadar merkeze gönderdiği bu tür raporların orijinallerini İngiltere Devlet Arşivi'nde bulmak mümkündür. Bu yıldan sonraya ait olan raporların orijinalleri İkinci Dünya Savaşı sırasında Nazi hava akınları sonucunda tahrip edildiler. Bu raporların kopyaları önce Ticaret Dairesi'ne oradan da Parlamento'ya gönderildiği için Parlamento belgeleri (Accounts and Papers) arasında basılmışlardır.

Üçüncü ana bölümde bulunan belgeler İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir Austen Henry Layard'ın özel belgelerinden oluşmaktadır. İki yüz cilt kadar olan bu belgeler (Layard Papers) British Museum'da Ek Elyazmaları (Add. MSS) arşivinin bir bölümünü meydana getirirler. British Museum'da ayrıca Liverpool Dükü'nün özel belgelerini (Liverpool Papers) ve Haritalar bölümündeki bazı harita ve krokileri de inceledik.

Aydın Demiryolu hakkındaki bilgiler çoğunlukla şirketin süreli olarak yayınladığı Müdürler Kurulu raporlarından ve şirketin genel kurul toplantı tutanaklarından alınmıştır. Bu rapor ve tutanaklar aynı zamanda Times, Railway Gazette, Railway Record gibi gazete ve dergilerde özet olarak yayınlanmıştır.

İkincil kaynak olarak kullandığımız basılı kaynaklar, orijinal belgelerdeki bilgileri açıkladıkları ve yorumladıkları için önemlidirler. Bu niteliği olmayan, yani açıklama ve yorumlama yapmayan kitapları kullanmaktan mümkün olduğu kadar kaçındık. Bu tür kaynaklar hakkında ayrıntılı bilgi kitabın sonunda her bölüme ait notlar kısmında verilmiştir.

1 Kitabın sonunda kaynakların kullanılış biçimi hakkında daha ayrıntılı bilgi verilmiştir.

# II

## OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN DIŞ TİCARETİ VE İZMİR 1827–1850 DÖNEMİ



İngiliz tüccarlarının Osmanlı Devleti ile ticaret yapmalarına 1579 yılında resmen izin verildikten iki yıl sonra bu ticareti tekeline alan Levant Şirketi kuruldu. 1799 yılında, İngilizlerin, Karadeniz'deki Osmanlı limanları ile de sınırlı olarak ticaret yapabilecekleri açıklandı. 1809 yılında Çanakkale'de yapılan bir anlaşmayla İngilizlerin o zamana kadar kazanmış oldukları ayrıcalıklar tekrar onaylandı ve İngiltere yalnız Fransa'ya tanınmış olan "en çok müsaadeye mazhar devlet" niteliğini kazandı(1).

19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Türkiye'nin mamul madde ihtiyaçlarını karşılayan Fransa, Avusturya ve İsviçre artık İngiltere'nin ucuz ihraç mallarıyla rekabet edemedikleri için(2) İngiltere, Türkiye pazarında hemen hemen tek başına kaldı. Diğer Avrupa ülkelerine olan İngiliz ihracatı İngiliz fiyatlarındaki düşüşle orantılı bir biçimde gelişmedi, çünkü bu ülkeler kendi ekonomik gelişmelerini güvence altına almak için, ya Rusya gibi, birçok maddenin ithalatını kesin olarak yasakladılar, ya da Fransa veya Alman devletleri gibi ithalattan yüksek gümrük almak yolunu benimsediler. Türkiye, bu ülkelerin tersine, % 3'lük bir ithalat vergisi ve kapitülasyonların sağladığı kolaylıklarla ideal bir pazar görünümündeydi.

### 1827 – 1850 DÖNEMİ

Yaptığımız hesaplamalara göre(3) 1827-1838 yılları arasında Türkiye'nin İngiltere'den ithalatının % 100 arttığını görüyoruz. 1827-1832 yıllarında

Türkiye yılda ortalama 743.000 sterlin değerinde mal ithal ederken, 1833-1838 yıllarında ortalama yılda 1.543.000 sterlin değerinde mal ithal ediyor. (Ayrıntılar için bk. Ek 1). Her ne kadar 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşması Türkiye'ye giren mallar üzerindeki gümrük vergisini % 5'e yükselttiyse de aynı anlaşmanın hükümlerine göre bütün iç gümrükler ve tekeller (yed-i vahit) kaldırıldı(4). Artan gümrük vergilerinin yanı sıra İngiliz fiyatlarında görülen yıllık ortalama % 1,4'lük artışa rağmen Türkiye'nin İngiltere'den satın aldığı malların değerinde (fiyat artışlarının etkisi ötesinde) 1838 yılından sonra da bir yükselme görülüyor. 1839-1844 yılları arasında ortalama 2.174.000 sterlin olan ithalat, 1845-1850 yıllarında 3.769.000 sterline çıkıyor. Böylece 23 yıl içinde Türkiye'nin İngiltere'den ithalatı değer olarak % 400'den daha çok artarken, Türkiye'nin toplam İngiliz ihracatındaki payı da % 1,9'dan % 4,9'a yükseliyordu.

Yeni üretim yöntemleriyle bol ve ucuz olarak üretilen İngiliz mallarının böyle gittikçe artan bir ölçekte Türkiye'de pazar bulma olgusunu yalnız iç gümrüklerin kaldırılması ve tekellere son verilmesi ile açıklamak doğru olmaz. Daha sonra da görüleceği gibi, tekeller hemen ortadan kalkmadığı gibi, iç gümrükler gibi yasaklanmış olan "tezkere" yöntemi de daha bir süre etkinliğini korudu. Bu yüzden yerli sanayinin çökmesinin hızlanmasında, 1838 Ticaret Anlaşması kadar İngiliz mallarının fiyatlarında görülen sürekli düşmenin de bir rolü olduğunu sanıyoruz(5).

Bu dönemde İngiltere'den gelen malların ortalama % 91'i pamuklu mamuller, demir ve çelik, şeker ve yünlü mamullerden meydana geliyordu. (Ayrıntılar için bk. Ek 2). Bunların arasında pamuklu mamulleri en büyük paya sahipti: Ortalama yılda % 80. Sonra % 4,3 ile şeker, % 3,8 ile demir ve çelik, ve % 2,4 ile yünlü mamuller geliyordu.

Türkiye'nin İngiltere'ye olan ihracatı ise tümüyle tarımsal ürünler ve hammaddelerden oluşuyordu: Örneğin 1840 ve 1850 yılları arasında Türkiye, İngiltere'nin toplam kök boya ithalatının % 65'ini ve toplam palamut ithalatının % 85,5'ini, 1817'den 1850'ye kadar İngiltere'nin ham ipek ithalatının % 8,9'unu sağlıyordu. İngiltere'ye tahıl ihracatını çok güçleştiren kısıtlamaların 1846 yılında kaldırılmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere'ye her yıl toplam İngiliz tahıl ithalatının % 9'u kadar buğday satmaya başladı(6). İmparatorluğun ihracat malları tarımsal

kökenli ve büyük ölçüde hava koşullarına bağlı oldukları için güvenilir ve düzenli bir kaynak görünümünde değildiler. Üretici bölgeler ve ihracat limanları arasındaki ulaşım güçlükleri dolayısıyla taşıma masrafları da yüksekti. İngiliz ipekli sanayisinin durgunluk geçirmekte olması Türkiye'den gelen ham ipek miktarının azalmasına sebep olduğu gibi, 1850'lerin sonuna doğru tekstil boyamasında kullanılan kök boyanın yerini sentetik boyaların alması, Türkiye'nin geleneksel bir ihraç ürününün önemini büyük ölçüde azaltıyordu.

İngiltere'ye ihraç edilen buğdayın çok büyük bir bölümünün Eflak ve Buğdan'dan geldiği ve bunların özerk bir prenslik olduğu da hesaba katılırsa, 1850'lerin sonuna doğru Türkiye'nin İngiltere'ye olan ihracatının hemen hemen aynı kaldığı, buna karşılık İngiltere'den olan ithalatının hızla arttığı sonucuna varırız.

## OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN DIŞ TİCARETİNDE İZMİR'İN ÖNEMİ

19. yüzyılda Türkiye'nin dış ticareti beş önemli liman şehri aracılığıyla yürüyordu. İstanbul en büyük ithalat limanıydı. Trabzon, Rusya ve İran'a olan transit ticaretiyle uğraşıyor, Beyrut ise daha çok ihracata dönük bir görünüm arz ediyordu. Selanik ve İzmir hem ithalat hem de ihracat ile uğraşan gelişmiş dış ticaret merkezleriydi. Uygun bir limana sahip olması ve çok zengin bir hinterlandın tek çıkış özelliğini taşıması dolayısıyla İzmir, Türkiye'nin dış ticaretinde en önemli yeri almıştı.

Fransa'nın Türkiye'nin dış ilişkilerinde önemli bir yer tuttuğu 18. yüzyıl boyunca Türkiye'nin Fransa'ya olan ihracatının ortalama % 33'ü İzmir'den yapılıyordu. 1750-1790 yılları arasında Fransa'dan yapılan ithalatın % 27'si de İzmir yoluyla yapılmıştı(7). İngiltere'nin Türkiye üzerindeki ekonomik ve politik etkisinin artmasına paralel olarak Fransa'nın Türkiye'nin dış ilişkilerindeki rolü giderek azaldı. Fransız limanları ile İzmir arasındaki ekonomik ilişkiler zayıflamaya başladı ve örneğin 1834 yılında İzmir limanına girip çıkan Fransız gemilerinin tonajı 13.408 iken 1838 yılında 10.334'e düştü. İngiliz malları hızla Fransız mallarının yerini almaya başladı. Bunun tek istisnası Carcassonne yünlüleriydi. Bunlar İngiliz yünlüleriyle aynı fiyata satılmalarına rağmen tükecinin zevkini okşayacak

biçimde desenlendirildiği ve boyandığı için bir süre daha Türkiye pazarında tutunabildiler.

1839 yılına gelindiği zaman İzmir kanalıyla yapılan dış ticaret şu görünümdeydi:

TABLO 1
1839 YILINDA İZMİR'İN İHRACAT VE İTHALATI

| Ülke | İzmir'in İthalatı (£) | İthalatında Payı % | İzmir'den İhracat (£) | İhracatında Payı % |
|---|---|---|---|---|
| İngiltere | 242.208 | 35,5 | 433.512 | 30,0 |
| Fransa | 45.376 | 6,7 | 306.372 | 21,4 |
| ABD | 132.924 | 19,5 | 174.432 | 12,2 |
| Rusya | 46.984 | 6,9 | 56.756 | 4,0 |
| Toplam | 467.492 | 68,6 | 971.072 | 67,6 |

*Kaynak: "Commercial Tariffs and Regulations... pt. viii, Ottoman Empire," Accounts and Papers, 1843, vol. lvii, s. 593.*

Görüldüğü gibi, İzmir'in dış ticaretindeki payı % 1'den büyük 12 ülke arasında, bu dört ülke çok önemli bir yer tutuyor ve İngiltere hem ihracat hem de ithalat bakımından başta geliyordu.

1839 yılında İzmir'in ithalatında en yüksek pay 176.480 sterlin ile pamuklu mamullere aitti ve bunun 84.000 sterlinlik kısmı İngiltere'den ithal edilmişti. Kahve 129.840 sterlinle ikinci geliyor, bunu tümü Fransa ve Avusturya'dan ithal edilen yünlü mamuller 51.132 sterlin ile izliyordu. Daha sonra da % 60'ı İngiltere'den ithal edilen 50.076 sterlin değerinde demir ve çelik geliyordu.

İzmir'den yapılan ihracat ise 15 maddeden ibaretti. Bunlar arasında palamut ve kök boya 276.530 sterlin ile birinci sırayı alıyor ve büyük ölçüde İngiltere'ye gönderiliyordu. Pamuk ipliği, kuru incir ve üzüm, arpa, ham ipek, sünger ve halı ihracatında gene İngiltere en büyük alıcı olarak beliriyordu.

İzmir'in İngiltere ile olan ilişkilerinin gelişmesini İzmir'e gelen ve giden İngiliz bandıralı tüccar gemilerinin sayı ve tonajındaki artıştan kolaylıkla izleyebiliriz. 1840 ve 1845 yılları arasında İngiltere'nin Türkiye ile olan ticaretinde kullanılan gemilerin % 64'ü ve toplam tonajın % 54,2'si İzmir

ile İngiliz limanları arasında sefer yapıyorlardı. Kötü hasat nedeniyle 1846 yılında İzmir'e gelen İngiliz gemilerinin sayısının 216'ya (% 40) ve tonajın 39.600'e (% 38,4) düştüğü görüldü. Fakat ertesi yıl gemilerin sayısı 416'ya, tonaj ise 74.543'e yükseldi. 1849'da daha da büyük bir artış ile gemi sayısı 494'e, tonaj da 80.808'e yükseldi. 1840 ve 1846 yılları arasında İngiltere'nin Türkiye ile olan dış ticaretinin yarısından çoğu İzmir kanalı ile yapılmıştı. Bu yıllarda İzmir'in İngiltere limanları ile olan ticareti hem mutlak hem de göreli olarak arttı. 1846'dan sonraki yıllarda bu ticaret gemilerinin sayısı ve tonajı mutlak olarak arttıysa da İzmir'in genel dış ticaretinin daha hızlı gelişmesi sonucu İngiltere'nin İzmir'in dış ticaretindeki payı göreli olarak azaldı. (Ayrıntılar için bk. Ek 3).

İngiltere ile olan ticaretteki bu göreli azalmanın birçok nedeni vardı. İstanbul'un nüfusunun artması ve Sarayın isteklerinin karşılanması yalnız İstanbul'un ithalatının artmasını gerektirmiyor, aynı zamanda var olan ticaret ağının, özellikle de gemi yollarının değiştirilmesini zorunlu kılıyordu. Bu yüzden, örneğin, 1848 ile 1851 yılları arasında Selanik'e sefer yapan İngiliz gemilerinin sayısı 48'den 30'a düştüğü gibi Selanik'in İngiltere'den olan ithalatı da 144.576 sterlinden 78.444 sterline inmişti. Selanik'in zararına İstanbul'un ticaretinin gelişmesi, İzmir için de geçerliydi(8). İkinci bir neden de Memleketeyn adıyla bilinen Eflâk ve Buğdan'ın giderek İngiltere için önemli bir tahıl kaynağı olması idi. Kalas ve İbrail'den İngiltere'ye buğday taşıyan gemilerin sayısı 1843 yılında yalnız 7 iken, bu sayı 1848'de 128'e, 1849'da da 132'ye yükseldi. Olağanüstü bir ürün yılı olan 1847'de ise, 394 gemi küpeştelerine kadar dolu olarak İngiltere'ye doğru yola çıktı(9). İngiltere'nin, Eflâk ve Buğdan'dan olan ithalatının artmasının sonucu olarak aynı yerlere olan ihracatında meydana gelen artma, diğer Osmanlı limanlarına, özellikle de İzmir'e yapılan ihracatta bir durgunluk yarattı.

Dışsal diyebileceğimiz bu nedenlerin yanı sıra İzmir'deki bazı gelişmeler de İzmir'in İngiltere ile olan ticaretinin artabileceği kadar artmamasına yol açıyordu. Bu gelişmelerin başında da 1840 yılında Aydın Valisi Hüseyin Paşa'nın Baltalimanı Anlaşması ile yasaklanmış olan iç gümrükleri yeniden yürürlüğe koyması gelir. İthal ve ihraç mallarının üzerine konulan ek vergileri İngiliz tüccarları protesto ettilerse de sonunda valinin isteklerine

boyun eğmek zorunda kaldılar(10). Ticaret Anlaşmasına aykırı olan bu uygulama Hüseyin Paşa'nın yerine Kamil Paşa'nın atandığı 1849 yılına kadar sürdü. Kamil Paşa iç gümrükleri kaldırdı, ama bu kez de gene Ticaret Anlaşmasıyla yasaklanmış olan başka bir uygulamayı, bazı malların alım ve satımını ihale yoluyla tekel haline getirme yöntemini, yürürlüğe koydu(11).

Bir mal üzerindeki tekel hakkını elde etmiş kimseden başka hiçbir kimsenin o malın alım satımı ile uğraşamaması, İngiliz tüccarlarının çıkarlarına son derece aykırıydı. İngiliz Konsolosluğu'na Kâmil Paşa'nın bu tutumunu protesto eden ve uygulamanın derhal durdurulması için Osmanlı Hükümeti'ne başvurulmasını isteyen dilekçeler yağmaya başladı(12). Şikâyetlerin çoğu İngiliz tüccarlarının İzmir ve diğer şehirler arasında naklettirdikleri mallara zaptiyelerin el koyması ile ilgiliydi. İngiliz Konsolosu Brant vilayete ve büyükelçi Lord Stratford de Redcliffe'e durumu anlatan mektuplar gönderdiyse de Kâmil Paşa ne kararından vazgeçti, ne de Babiâli'nin tekellerin Ticaret Anlaşmasının maddelerine aykırı olduğu, bu yüzden de derhal ortadan kaldırılmaları gerektiği yolundaki emrini yürürlüğe koydu(13).

Kâmil Paşa'nın bu tutumunu tekel hakkını satın alan kişilerin yerleşmiş çıkarlarını korumak yolunda harcadıkları çabalarla açıklamak mümkündür. Gerçekten de bu kişiler tekelci durumları dolayısıyla üreticiden ürünü kendi saptadıkları bir fiyata aldıkları gibi sattıkları malların fiyatlarını da gene kendileri saptıyorlar ve bu yolla çok yüksek kârlar elde ediyorlardı. Örneğin, Ticaret Anlaşmasının yürürlüğe girmesinden önce palamutun 50 kilosunu 2,5 şiline tekelciye satmak zorunda bırakılan üreticiler, tekellerin ortadan kaldırılması sonucu 1840 yılında aynı miktar palamutu 5 şiline ihracatçıya satabiliyorlardı. Yün ihraç eden İngiliz tüccarları Ticaret Anlaşmasından önce tekelciden 50 kilosunu 29 şilin 1 peniye aldıkları yünü, Anlaşmanın tekellerle ilgili maddesinin yürürlüğe girmesinden sonra üreticiden 15 şilin 8 peniye satın almak olanağına sahip oldular(14).

Alım ve satım fiyatlarını kendi bildiği gibi saptayarak hem üreticilerin hem ihracatçıların zararına kendi kârını artıran tekelcilerin Kâmil Paşa'nın uygulamalarından son derece hoşnut olmaları ve Kâmil Paşa'yı sonuna kadar destekleyip İstanbul'daki ilişkilerini kullanarak onun yerinden alınmasını engellemeleri sonucu, daha 1838 yılında resmen saklanmış olan

tekelcilik çeşitli görünümler ve değişik uygulama biçimleri halinde 1858 yılına kadar sürdü. Sonunda, kârlı işleri bırakmak ve gittikçe güçlenen yabancı tüccarlara devretmek istemeyen tekelcilerin direnişi kırıldı. Fakat, İngilizler, gene Kâmil Paşa'nın yasa dışı bir uygulaması olan ve Gümrük Dairesi ile sürekli ilişkide bulunan İngiliz tüccarlarından alınan % 1,2 oranındaki "kalemiye" vergisine göz yummak zorunda kaldılar(15).

Emperyalizmin en belirgin özelliği nasıl sermaye ihracı ise, rekabetçi kapitalizmin en belirgin özelliği de mal ihracıdır. Sermayenin daha henüz tekelleşmeye başlamadığı devirde İngiliz sanayisinin çıkarlarını korumanın yollarından biri İngiliz mamul mallarının ihraç edildiği ülkelerdeki engelleri ortadan kaldırmaktan geçiyordu. Ama yalnız bu yetmiyor, aynı zamanda İngiliz sanayisinin muhtaç olduğu hammaddelerin İngiltere'ye akışının da kolaylaştırılması gerekiyordu. 1838 Ticaret Anlaşması bu iki amacı gerçekleştirmek için çok uygun bir tedbirdi. Fakat yerleşmiş çıkarların direnişi ve uygulamada karşılaşılan güçlükler, Batı Anadolu'da istenilen durumun tam anlamıyla gerçekleşmesini en az 15 yıl engelledi.

İngilizler, mal ihracını ve hammadde teminini güçleştiren engellerin ortadan kaldırılmasından sonra bile tam istedikleri gibi bir ortamın oluştuğundan emin değildiler. Ulaşım güçlüklerinin sonucu olarak ortaya çıkan yüksek taşıma maliyetleri, ithal mallarının Batı Anadolu'nun içlerine kadar girmesini engellediği gibi, eğer İzmir'de fiyatlar gerektiği kadar yüksek değilse ihraç mallarının da İzmir'e gönderilmesini olumsuz yönde etkiliyordu. Üretim bölgesi ile ihraç limanı olan İzmir arasındaki fiyat farkı İzmir'e mal gönderilmesini gerektirecek kadar yüksek olduğu zamanlarda bile bazen malları taşımak için yeterli sayıda deve bulunamadığı oluyor, böyle durumlarda da ürünün tarlada çürümeye bırakıldığı görülüyordu.

Anadolu'nun diğer yörelerinde durum daha da kötüydü. Örneğin 1857 yılında Erzurum'da çok iyi bir hasat kaldırıldığı zaman buğday fiyatlarının çok düşmesine karşılık, Diyarbakır, Urfa ve Halep dolaylarında fiyatlar Erzurum'a göre 3-6 defa daha yüksek olduğu halde gerekli taşıma hayvanlarının olmaması sonucu Erzurum'dan bu illere buğday gönderilemiyordu(16). Afyonkarahisar dolaylarında yetişen buğdayın çoğu kere yakıldığını ve ancak Avrupa'da fiyatlar çok yüksek olduğu zaman, ihraç edilebildiğini başka bir örnek olarak gösterebiliriz(17). Ulaşıma

elverişli yolların çok az veya bazı yörelerde hiç olmaması, 1878 yılında İngiltere büyükelçisinin acı acı yakınmasına yol açıyor, "Yollar yapılmadığı sürece Anadolu'da yapılacak reformlar hiçbir anlam taşımayacaktır" diyordu Sir Austen(18).

Batı Anadolu bölgesinde en yaygın taşıma biçimi deve kervanlarıyla yapılan taşımaydı. Üretim bölgeleri ve İzmir arasındaki yorucu ve ürünlerin zarara uğramasına neden olan uzun yolculuk için, kervan sahipleri, yolun uzunluğuna ve taşınan malın niteliğine göre bir ücret talep ediyorlardı. Yağışların kervan yollarını geçilmez hale getirmediği, ordu kullanımı için develere devlet tarafından el konulmadığı normal zamanlarda, İngiliz tüccarlarının, ödediği ortalama taşıma fiyatları aşağıdaki tabloda görülüyor.

TABLO 2
1855 YILINDA İZMİR VE DİĞER BÖLGELER ARASINDAKİ KERVAN TAŞIMA ÜCRETLERİ

| Bölgeler | İzmir'den Uzaklığı (km) | Ton Başına Tahıl Taşıma Ücreti (Şilin) | Ton Başına Diğer Malların Taşıma Ücreti (Şilin) |
|---|---|---|---|
| Manisa | 48 | 24s. 8d. | 30s. 1d. |
| Aydın | 112 | 69s. | 37s. |
| Uşak | 220 | 120s. | 149s. 11d. |
| Konya | 530 | 220s. | 275s. |

*Kaynak: PRO, FO 195/460, numarasız, 9 Temmuz, 1855.*

Bu taşıma fiyatlarına göre, İzmir'de tonu 11 sterlin 1 şiline(19) satılan demirin fiyatı Manisa'da İzmir'e göre % 13,6; Aydın'da % 39; Uşak'ta % 68; Konya'da % 124 artmış oluyordu. Bu fiyat artışına çeşitli aracıların kârları ve depolama masrafları da eklenince, bir malın ithal fiyatı ile belirli bir kâr oranında bu bölgelerde satılabilmesi için gerekli fiyat arasındaki fark gittikçe büyüyor ve bunun sonucu olarak da ithal mallarının sürümü, İngilizlerin umduğu ölçüde artmıyordu.

Tarımsal ürünlerin ihraç edilmek üzere İzmir'e gönderilip gönderilmeyeceğini de gene yerel fiyat ile İzmir fiyatı arasındaki fark belirliyordu. Eğer bu fark doyurucu bir kâr oranı sağlıyorsa tarımsal ürünler İzmir'e gönderiliyor, yoksa ya oldukları yerde tüketiliyor ya da toplanmadan çürümeye bırakılıyordu. Örneğin, Aydın buğdayının İzmir'den ihraç edilirken ton başına 2 şilin gibi çok az bir kâr bırakabilmesi için,

Aydın’da buğday fiyatının 1 sterlin 10 şiline düşmesi gerekiyordu ki, 1850’lerde Batı Anadolu’da ortalama buğday fiyatının ton başına 4 sterlin 10 şilin olduğu hatırlanırsa bunun imkânsız olduğu açıkça görülür. Tümü ihraç edilen iki ürün, kök boya ve palamut için durum biraz daha değişikti. Anilin gibi yapay boyaların bulunmasından önce dokuma boyamasında çok önemli bir yeri olan kök boyaya dış talep yüksek olduğu için İzmir’deki kök boya fiyatı da ton başına 35 sterlin 16 şilin gibi görülmemiş bir düzeye çıkmıştı. Bu yüzden, üretim maliyeti göreceli olarak oldukça düşük olan bu bitki çok uzak mesafelerden bile İzmir’e getirilebiliyor ve yüksek bir kâr bırakıyordu. İzmir’de tonu 9 sterlin 3 şiline alıcı bulan palamut ise merkezi İzmir ve yarıçapı 200 km dolayında olan bir dairenin dışındaki bölgelerden getirildiği zaman kârlı olmaktan çıkıyordu. Fiyatları düşük olan diğer tarımsal ürünler de ancak belirli bir uzaklıktan İzmir’e getirilebiliyor, üretim yerleri bundan daha uzaksa İzmir’e sevk edilmeleri kâr bırakmıyordu.

Batı Anadolu’da yeni ve ucuz ulaşım olanaklarının yaratılması, İngiltere’nin bölgedeki siyasal etkisini güçlendirip, İngiltere için yeni bir “nüfuz alanı” yaratacağı gibi, İzmir ile hinterlandı arasındaki mal akımını hızlandıracak, İngiliz mallarının daha geniş bir alanda kolaylıkla satılmasını sağlayacaktı.

Nehir taşımasının teknik nedenler yüzünden olanaksız olması, İngiltere ve Avrupa’nın öteki bazı ülkelerindeki gibi bir uygulamayı, Gediz ve Büyük Menderes nehirleri üzerinde gemi işletmeyi veya bu nehirlerin kanallar ile birleştirilmesini çözüm olmaktan çıkartıyordu. O dönemin teknolojik imkânları içinde geriye bir tek alternatif kalıyordu: demiryolu yapımı. Üstelik bu çözüm sermaye ihraç eden ülkeye hem ekonomik hem de politik büyük avantajlar kazandırıyordu.

EK 1

## İNGİLTERE'NİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA İHRACATI 1827-1850

| Yıl | İngiltere'nin toplam ihracatı (£) | İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na ihracatı (£) |
|---|---|---|
| 1827 | 37.181.335 | 535.452 |
| 1828 | 36.812.756 | 192.382 |
| 1829 | 35.842.628 | 593.616 |
| 1830 | 38.271.597 | 1.205.942 |
| 1831 | 37.164.372 | 932.481 |
| 1832 | 36.450.594 | 1.150.794 |
| 1833 | 39.667.347 | 1.000.349 |
| 1834 | 41.649.191 | 1.396.463 |
| 1835 | 47.372.270 | 1.575.939 |
| 1836 | 53.368.572 | 1.899.878 |
| 1837 | 42.070.744 | 1.233.749 |
| 1838 | 50.061.737 | 1.999.539 |
| 1839 | 51.308.740 | 1.371.257 |
| 1840 | 51.545.116 | 1.353.576 |
| 1841 | 47.284.988 | 1.721.635 |
| 1842 | 52.206.447 | 2.100.649 |
| 1843 | 58.534.705 | 2.925.856 |
| 1844 | 60.111.082 | 3.752.660 |
| 1845 | 57.786.876 | 3.455.565 |
| 1846 | 58.842.377 | 2.797.588 |
| 1847 | 52.849.445 | 3.332.845 |
| 1848 | 63.596.025 | 4.157.150 |
| 1849 | 71.367.885 | 4.356.507 |
| 1850 | 74.448.722 | 4.511.438 |

*Kaynak: Accounts and Papers, 1838-1855*

EK 2

İNGİLTERE'NİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA OLAN İHRACATININ BİLEŞİMİ, 1827-1850

(En önemli beş maddenin sterlin olarak değerleri)

| Yıl | Pamuklu Dokuma | Demir Çelik | Şeker | Kalay | Yünlü Dokuma |
|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | 407.223 | 21.649 | 42.116 | 22.185 | 5.782 |
| 1828 | 146.314 | 9.942 | 12.449 | 7119 | 2.413 |
| 1829 | 453.104 | 35.006 | 55.244 | 8.161 | 5.705 |
| 1830 | 1.003.076 | 40.106 | 61.516 | 13,567 | 21.132 |
| 1831 | 721.745 | 52.566 | 43.043 | 14.650 | 19.200 |
| 1832 | 768.175 | 42.860 | 43.239 | 25.304 | 30.414 |
| 1833 | 951.179 | 41.914 | 56.490 | 14.939 | 22.688 |
| 1834 | 1.088.469 | 62.258 | 128.970 | 7.357 | 33.918 |
| 1835 | 1.257.728 | 69.781 | 99.127 | 2.243 | 49.368 |
| 1836 | 1.637.486 | 19.720 | 107.224 | 14.533 | 33.904 |
| 1837 | 1.011.159 | 43.422 | 47.199 | 22.872 | 15.292 |
| 1838 | 1.642.518 | 81.179 | 108.694 | 2.035 | 26.069 |
| 1839 | 1.136.864 | 60.839 | 21.011 | 16.052 | 22.482 |
| 1840 | 1.104.543 | 56.829 | 63.051 | 8.061 | 26.404 |
| 1841 | 1.435.379 | 43.751 | 68.254 | 16.496 | 21.990 |
| 1842 | 1.786.789 | 55.596 | 59.300 | 26.369 | 40.992 |
| 1843 | 2.433.816 | 83.836 | 83.883 | 18.617 | 83.829 |
| 1844 | 3.151.501 | 61.021 | 54.309 | 17.455 | 109.443 |
| 1845 | 2.937.358 | 93.235 | 36.079 | 12.164 | 148.238 |
| 1846 | 2.133.446 | 92.733 | 85.059 | 21.774 | 75.692 |
| 1847 | 2.482.251 | 172.214 | 65.097 | 49.195 | 117.449 |
| 1848 | 3.179.943 | 160.688 | 86.444 | 23.692 | 133.007 |
| 1849 | 3.152.634 | 163.050 | 102.659 | 41.953 | 205.171 |
| 1850 | 3.344.949 | 156.257 | 88.048 | 33.727 | 210.283 |

*Kaynak: Accounts and Papers, 1829-1852.*

EK 3

İNGİLİZ VE OSMANLI LİMANLARI ARASINDAKİ
DENİZ TRAFİĞİ
1840-1850

| Yıl | Osmanlı limanlarına gelen ve giden İngiliz gemilerinin sayısı | Toplam tonaj | İzmir limanına gelen ve giden İngiliz gemilerinin sayısı | Toplam tonaj |
|---|---|---|---|---|
| 1840 | 327 | 60.900 | 233 | 35.616 |
| 1841 | 406 | 78.794 | 248 | 38.138 |
| 1842 | 461 | 87.228 | 275 | 43.447 |
| 1843 | 474 | 91.140 | 274 | 41.520 |
| 1844 | 465 | 87.407 | 328 | 56.127 |
| 1845 | 649 | 126.682 | 413 | 73.083 |
| 1846 | 537 | 103.136 | 216 | 39.600 |
| 1847 | 1.808 | 340.614 | 416 | 74.543 |
| 1848 | 998 | 198.982 | - | - |
| 1849 | 1.272 | 269.066 | 494 | 80.808 |
| 1850 | 1.235 | 271.919 | 337 | 69.172 |

*Kaynak: Accounts and Papers, 1842-1852; E. H. Michelsen, The Ottoman Empire and Its Resources, London. 1854, s. 208-209.*

# III

## İZMİR – AYDIN DEMİRYOLU



Ulaşım olanaklarının sınırlı olması İzmir'in büyük bir ticaret merkezi haline gelmesini tümüyle önleyebilecek nitelikte değildi. 1850 yılında İzmir'de 20 değişik ülkenin tüccarları büyük ticarethaneler kurmuştu ve bu ülkelerin 17'si, şehirde konsolosluklar açmıştı. Rus, Avusturyalı ve Fransız tüccarlar kendi gemicilik şirketlerinin uyguladığı düşük taşıma ücretleri dolayısıyla diğer tüccarlardan daha avantajlı durumdaydılar. İngiliz Bibby Line şirketi, Liverpool ile İzmir arasında düzenli bir servis işletiyordu, fakat İngiliz tüccarlarına indirimli tarifeler uygulanmıyordu(1). Bütün bunlara rağmen İzmir'deki İngiliz tüccarlarının sayısında sürekli bir artış görülmesi, İzmir'in İngilizler için giderek önemli bir ticaret merkezi durumuna geldiğini kanıtlar. 1849 yılında 202 olan İngiliz tüccarlarının sayısı, 1855'de 919'a ve 1856'da 1.061'e yükseldi(2). Hemen hemen tümü ihracat ve ithalat ile uğraşan İngiliz tüccarları bütün mallarını İngiltere'den getirtiyorlar ve kendi ticaretevleri aracılığıyla Rum ve Ermeni komisyonculara devrediyorlar ve bu komisyoncular aracılığıyla da ihraç edecekleri tarımsal ürünleri satın alıyorlardı.

### İMTİYAZIN ALINMASI VE AYDIN DEMİRYOLU ŞİRKETİ'NİN KURULMASI

İzmir'deki bütün tüccarlar, Batı Anadolu'nun İzmir'e uygun yollarla bağlanması durumunda ticaretin ve dolayısıyla kârlarının çok artacağının bilincindeydiler. Büyük bir sermaye yatırımını gerektiren böyle bir girişimin kendi güçlerinin çok dışında olduğunu bildikleri gibi, mali

durumu gittikçe bozulmakta olan Osmanlı Hükümeti'nin de bu işin altından kalkamayacağını gayet iyi anlıyorlardı. İşin üstesinden gelebilecek tek ülke dünyanın her bucağında bu tür girişimlerde bulunan İngiltere idi.

1855 yılı Temmuz ayında Robert Wilkin adında İzmirli bir İngiliz tüccarı, diğer dört ortağı ve kendi adına Osmanlı Hükümeti'ne bir dilekçe vererek İzmir ile Aydın arasında demiryolu yapmak için bir imtiyaz istedi. Bunu yaparken de Osmanlı Hükümeti'ne etki yapması için İngiliz büyükelçisinin yardımını sağlamayı unutmadı(3). İmtiyaz, 1856 yılı Eylül ayında verildi. İmtiyaza göre kurulacak şirketin tasarlanan sermayesinin % 3,3'ü güvence olarak Osmanlı Hükümeti'ne verilecek ve demiryolunun 70 kilometrelik ilk bölümü 1860 yılı Eylül ayında bitirilecekti. Buna karşılık, Osmanlı Hükümeti demiryolunun ilk bölümünün açılmasından sonra 50 yıl süreyle her yıl şirket sermayesinin % 6 kadarı bir kârı garanti ediyor ve eğer kâr bu oranın altına düşerse üstünü tamamlamayı yükleniyordu. Yüzde yediden fazla kâr şirket ile hükümet arasında eşit biçimde bölünecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti, şirketle anlaşarak demiryolunu satın alma hakkına sahip olacaktı. Demiryolunun yapılması, işletilmesi ve yenilenmesi için gerekli mallar gümrük vergisi ödenmeden Türkiye'ye sokulabilecek ve demiryolunun yapımı sırasında şirket Hükümete ait olan toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecekti. Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra, şirket, hattın 45 kilometre çevresinde bulunan madenleri az bir vergi vererek işletmek hakkına da sahip oluyordu. Bütün bunlara ek olarak, Osmanlı Hükümeti, şirketin yönetimine hiçbir biçimde karışmamaya söz verdiği gibi Aydın Demiryolu ile rekabet edebilecek şirketlerin kurulmasını da önleyecekti(4).

Wilkin ve arkadaşları elde ettikleri imtiyazı derhal İngiltere'de bir gruba sattılar. Bu grup Mayıs 1857'de "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu" adı altında bir şirket kurdu(5). Şirketin kurucuları Sir Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve milletvekili William Jackson idi.

İmtiyaz sahiplerinin çizdirdiği planları beğenmeyen şirket İzmir'e bir mühendisler grubu göndererek yeni planlar çizdirdi. Bu planlara göre demiryolu üç aşamada yapılacaktı. İzmir'den Aydın Dağları'na kadar olan 70 kilometrelik ilk bölümü, yapım için hiçbir güçlük göstermeyen düz bir

araziden geçiyordu. İkinci bölüm Aydın Dağları’ndan Menderes Vadisi’ne geçişi sağlayan bir tünelden, üçüncü bölüm de tünelden Aydın’a kadar olan kesimden oluşuyordu(6). Planları onaylayan Osmanlı Hükümeti yapım işlerinin başlaması için gerekli izni 22 Eylül 1857’de verdi(7). Şirketin T. Jackson adında bir müteahhitle yaptığı anlaşmaya göre müteahhit 1.030.000 sterlin karşılığında yol yapacak, gerekli olan lokomotif ve vagonları sağlayacak, telgraf ağını kuracak, depoları, istasyon binalarını ve rıhtımı yapacaktı(8). Müteahhite ödenecek paranın yarısı nakit yarısı da şirket pay senetleri olarak verilecekti(9). Böylece müteahhit şirketin sermayesinin % 43’e yakın bir bölümünü üstlenmiş oluyordu. Sermayenin böyle alışılmamış bir biçimde taahhüt edilmesi Londra Borsası’nı rahatsız ettiği için şirketin pay senetlerinin Borsada alınıp satılması geçici bir süre için yasak edildi(10).

## ŞİRKETİN SERMAYESİ

Şirket, her biri 20 sterlin değerinde 60.000 pay senedini satışa çıkardığı zaman para piyasası büyük bir kriz içinde idi. Reeskont oranının % 10’a yükseltildiği, birçok bankanın faaliyetlerini durdurduğu ve iflasların sayısının her geçen gün daha da arttığı bir dönemde piyasaya çıkarılan pay senetlerinin kolayca alıcı bulamaması gayet doğaldı(11).

Rusçuk-İstanbul Demiryolu Şirketi bunalımdan o derece etkilendi ki kuruluşundan çok kısa bir süre sonra iflas etti(12).

Hisse senetlerini alabilmek için 1 sterlinlik bir depozit yatırmak ve geri kalan miktarın, 2’şer sterlinlik dokuz ve 1 sterlinlik onuncu bir taksitte ödeneceğini garanti eden bir sözleşme imzalamak yetiyordu. Demiryolu imtiyazının bir gereği olarak 15.000 pay senedi Osmanlı Hükümeti’nin satın alması için ayrılmıştı. Ekonomik bunalımın sonucu olarak umulan sayıda pay senedinin satılamaması ve taksitlerin ödenmesinin giderek daha çok gecikmesiyle şirketin parasal işleri büyük bir çıkmaza girdi. Öte yandan, Osmanlı Hükümeti, kendisine ayrılan pay senetlerini satabilmek için, illere listeler göndererek pay senedi almak isteyen memurların listeye adlarını koymalarını ve ilk taksitleri yatırmalarını istiyordu. Maaşlarını zamanında alamayan ve aldıkları da ancak kendilerine yeten memurların isteksizliği karşısında Padişah örnek olsun diye 500 pay alınca ve biraz da yönetsel baskıların sonucu, bütün pay senetleri kısa bir süre içinde

memurlar tarafından satın alındı(13). Aşağıdaki tablo 28 Eylül 1859 tarihinde pay senedi sahiplerinin durumunu göstermektedir:

TABLO 3
PAY SENETLERİNİN DAĞILIMI, 1859

| Pay Sahibi | Pay Sayısı | Taahhüt Edilen Miktar (£) |
|---|---|---|
| R. Crampton (Müteahhit) | 25.750 | 515.000 |
| Türkiyeli Memurlar | 14.500 | 290.000 |
| İngiltere'de Satılan | 9.176 | 183.520 |
| Türkiye'de Satılan | 598 | 11.980 |
| Padişah | 500 | 10.000 |
| Satılmayan | 9.476 | 189.520 |

Kaynak*: Directors' Report,* 28 Eylül 1859.

Payların coğrafi dağılışı göstermektedir ki, 698.520 sterlin değerinde 43.926 pay İngiltere'de, buna karşılık 311.960 sterlin değerinde 15.598 pay da Türkiye'de satılmıştır. Müteahhit R. Crampton, payı için para ödemediğine göre gerçekten taahhüt edilen sermaye miktarı 495.480 sterlindir. Zamanında ödenmeyen taksitlerin miktarı 1858 yılı sonunda 45.398 sterlin idi. Bunun % 80'inden çoğu Türkiye'de satılan paylara aitti. 1859 yılı sonunda bu miktar 72.206 sterline yükseldi(14). 1860 yılı Eylül ayında şirket yönetim kurulu bir açıklama yaparak iş çevrelerinde şirketin kredisinin son derece düştüğünü, çünkü depozitleri yatırılan 44.119 pay senedinden ancak 15.231'inin geri kalan taksitlerinin ödendiğini ve diğer 30.000'e yakın pay senedinin taksitlerinin sürekli olarak geciktiğini bildirdi(15). Yönetim kurulu, taksitleri ödenmeyen pay senetlerinin ceza olarak karşılıkları ödenmeden iptal edilmesini önerdi(16). Uzun tartışmalardan sonra dördüncü ve beşinci taksitlerini ödemeyen veya ödenen taksitlerin tutarı 7 sterlinden az olan bütün pay senetlerinin iptal edilmesi kararlaştırıldı. Bu paylar tanesi 11 sterlinden tekrar piyasaya çıkarıldı(17). Bundan sonra taksitlerin ödenmesi için yapılan çağrılara genellikle uyuldu ve sekizinci taksidin ödenmesinden sonra ödenmeyen taksitlerin tutarı 72.206 sterlinden 60.526 sterline düştü. Bekleneceği gibi, ödenmeyen taksitlerin % 95'i gene Türkiye'de satılan paylara aitti(18).

## BORÇLANMA YOLUYLA PARA BULMA ÇABALARI

İngiliz demiryolu şirketlerinin para bulmak için başvurdukları en önemli yollardan birisi borç almaktı. Bu yol borç verenlerin şirket yönetiminde söz sahibi olamaması gibi bir avantajın yanında, kısa bir süre içinde oldukça çok miktarda para bulma olanağı da verdiği için, demiryolu şirketleri, sermayelerini ve hatta varlıklarını kat kat aşan miktarlarda borç altına girmekte hiçbir sakınca görmüyorlardı. Borçlanma, genellikle, pay taksitlerinin zamanından önce ödenmesini sağlamak, ipotek senetleri çıkarmak veya şirketin taşınmaz mallarını karşılık göstermek yoluyla oluyordu(19). Birinci yolun başarıya ulaşabilmesi için pay sahiplerinin şirkete güven duymaları gerekiyordu ki, Aydın Demiryolu Şirketi'nde böyle bir durum söz konusu değildi. İkinci yol hattın belirli bir bölümünün işletmeye açıldığı zamanlar başvurulduğu için şirketin bu yolu da denemesi olanaksızdı. Tek çare, belirli bir süre sonunda ödenmek üzere belirli bir faiz ödeyerek ve şirketin cari varlığını karşılık göstererek bono çıkarmaktı. Sermayenin taahhüt edilen fakat ödenmeyen bölümünün genellikle karşılık gösterildiği bir devirde Aydın Demiryolu Şirketi bu yolu deneyemezdi, çünkü pay sahiplerinin, taksitleri zamanında ödeyeceğine dair hiçbir güvence yoktu. Bu yüzden şirket müteahhite ödenmesi gereken parayı verebilmek için 250.000 sterlinlik borç senedi çıkarmaya karar verdiği zaman Osmanlı Hükümeti'nin yılda 72.000 sterlin tutan kâr garantisi ve demiryolunun net gelirini yıllık faiz ödemelerine ve bonoların itfaına karşılık gösterdi(20).

Osmanlı Hükümeti, bonoların piyasaya çıkarılması için gerekli olan onayını hemen verdiği halde(21) bonoların satışa çıkarılabilmesi için Londra Borsası'nda şirketin pay senetlerinin alınıp satılabilmesi için bir kararın çıkması beklenildi. Şirketle Borsa arasında uzun yazışmalar ve tartışmalardan sonra Borsa 1861 yılı Nisan ayında gerekli izni verdi(22). Adı pek duyulmamış bir şirketle borsa komisyoncusu olarak anlaşmaya varıldığı(23) ve her şeyin hazır olduğu sanıldığı zaman bile çıkan çeşitli güçlükler yüzünden bonoların piyasaya çıkması Nisan 1862'ye kadar gecikti. Süresi Mayıs 1866'da sona eren bonolar % 6 faiz veriyordu. Piyasa faiz oranının % 2,4 olmasının yanı sıra şirket, bonoları gerçek değerlerinden % 14 indirim yaparak satıyordu(24). Bu duruma göre 100 sterlinlik bonoyu 86 sterline alan bir kişi 1866 yılı Mayıs ayında bonosunu geri verip 100

sterlin aldığı zaman bütün bu süre boyunca kazandığı faiz yılda ortalama % 11’e geliyordu.

Bonoları indirimli alarak satmak, eğer bonoların verdiği faiz piyasa faiz oranının altındaysa ticari olarak anlamlı olabileceği için şirketin, bu davranışıyla Osmanlı Hükümeti’ne borç veren Avrupa banka sermayesinin yolunu tuttuğu anlaşılıyor. Bonoların ödediği faiz ile piyasa faiz oranı arasındaki fark şirketin iş hayatındaki kredisini yansıttığı için sonuç olarak şirketin durumunun hiç de iyi olmadığını söyleyebiliriz.

## YENİ İMTİYAZ

Parasal ve teknik birçok güçlük ile karşılaşan şirket, demiryolunun 70 kilometrelik bölümünü saptanan süre içinde bitiremedi. Yapılan anlaşmaya göre, böyle durumlarda Osmanlı Hükümeti’nin, güvence parası olarak tutulan 39.600 sterline el koymak ve şirketin yönetimini devralmak gibi hakları olduğu halde Hükümet şirkete tanınan süreyi üç yıl daha uzattığını bildirdi(25). Osmanlı Hükümeti’nin bu davranışı şirketi bir nebze olsun ferahlattıysa da şirketin parasal bunalımını çözmek yolunda pek bir faydası olmadı.

Şirket, geliriyle giderleri arasındaki dengeyi bir türlü kuramadığı için 1861’den başlayarak sürekli bir bütçe açığı vermeye başladı. 1861 yılında 35.065 sterlin olan açık 1862 yılında 42.004 sterline, ertesi yıl ise 48.946 sterline çıktı. Yeni gelir kaynakları bulma gereksinimi o kadar kendini belli ediyordu ki şirket, anlaşma hükümlerinin değiştirilmesi için Osmanlı Hükümeti’ne başvurmak zorunda kaldı(26). Görüşmeler üç aydan uzun sürdü ve sonunda, 1863 yılı Haziran ayında, şirket yeni bir imtiyaz almayı başardı. Yeni imtiyaza göre şirket eski imtiyazla kazanmış olduğu bütün hakları koruyor ve buna ek olarak daha birçok haklar kazanıyordu. Örneğin, Osmanlı Hükümeti’nin ödemeyi üstlendiği yıllık kâr garantisi 72.000 sterlinden 112.000 sterline çıkarıldığı gibi % 7 olarak saptanan ve ancak şirketin yıllık kârı bu oranı geçerse artığın Osmanlı Hükümetiyle paylaşılacağı sınır da % 8’e yükseltildi. Ayrıca, yeni imtiyaza göre pay senetleri ile temsil edilen sermaye 892.000 sterline indiriliyor ve şirketin 892.000 sterlinlik karşılıksız tahvil çıkararak toplam sermayenin 1.200.000 sterlinden 1.784.000 sterline artırılması öngörülüyordu(27). Borç senetleri %

6 faiz verecek ve 1908 yılında ödenecekti. Piyasa faiz oranının % 4,3 olduğu ve tahvillerin % 28 indirimle satıldığı göz önüne alınırsa, şirketin ödemek zorunda olduğu gerçek faiz oranının % 6'dan çok daha yüksek olduğu ortaya çıkar.

Osmanlı Hükümeti'nin yeni ve daha genişletilmiş bir imtiyaz vererek şirkete bu derece güven göstermesi ve yeni borç senetleri çıkarılmasını onaylaması, şirketin iş çevrelerinde çok sarsılmış olan durumunu düzeltti. 1864 yılının sonuna doğru şirketin geliriyle giderleri arasındaki fark ortadan kalktığı gibi gelirlerin giderlerden 150.617 sterlin daha fazla olduğu açıklandı(28). Altı ay sonra da bir zamanlar taksitleri bile ödemeye yanaşmayan pay sahipleri şirket yönetim kuruluna baskı yaparak piyasaya çıkarılmamış olan pay senetlerinin satışa çıkarılmasını istediler. Şirketin batmasına Osmanlı Hükümeti'nin her ne pahasına olursa olsun izin vermeyeceği artık bütün belirginliğiyle anlaşılmıştı. Bu yüzden ileride kârlı bir yatırım olacağı mutlak gibi görünen şirketin mümkün olduğu kadar çok payını elde etmek için pay sahipleri arasında bir yarışma başladı. Şirketin olağanüstü genel kurul toplantısında alınan bir karara göre(29) şirketin elinde bulunan pay senetleri satışa çıkarıldı ve bunları satın alma hakkı öncelikle o zamana kadar şirkete ortak olanlara verildi. Sayısı 13.175 olan bu senetler çok kısa bir süre içinde tümüyle satıldı(30).

Aydın Demiryolu Şirketi'nin finansman durumunun incelenmesi o devirde yabancı ülkelerde demiryolu yapmak amacı ile kurulmuş olan İngiliz şirketlerinin işleyiş biçimini anlamak açısından gayet öğreticidir. Genellikle Liverpool tüccarları ve Lancashire fabrikatörlerinden oluşan pay sahipleri şirketlere ortak olarak sermaye taahhüdünde bulunuyorlar fakat yatırımın gerçekten kârlı olduğu anlaşılıncaya kadar bu taahhütlerini yerine getirmeye yanaşmıyorlardı. Bazıları işi o kadar sağlama almak istiyorlardı ki, şirketin kârlılığının İngiliz Hükümeti tarafından da garanti edilmesini sağlıyorlardı(31). Yabancı ülkelerin verimli üretim alanlarının demiryollarıyla limanlara bağlanması, demiryolu yapım şirketlerine büyük kârlar sağladığından başka, İngiltere ile olan ticareti büyük ölçüde geliştireceği için, Liverpool tüccarları ve armatörleri, ucuz hammadde sağlayıp İngiliz sanayi ürünlerinin satışını kolaylaştıracağı için de Manchester ve Sheffield gibi şehirlerin fabrikatörleri tarafından destekleniyordu. Bu istekler politik

iktidarı elinde tutan İngiltere burjuvazisi tarafından amaç olarak benimseniyor ve ülkenin dış politikası bu isteklere uygun olarak yönlendiriliyordu.

Aydın Demiryolu'nun kârlılığının anlaşılmasından sonra şirkete olan ilginin birdenbire artması diğer şirketlerin deneyleri ile tümüyle uyum içindedir. 1865 yılı sonlarına kadar şirketin durumunun iyi olduğunu söyleyemeyiz. Taksitlerin önceden ödenmesi olgusunun hiç görülmemesi, tersine, taksit ödemelerinin durmadan geciktirilmesi ve çok yüksek faiz ile para bulma çabaları hep göstermektedir ki ne şirketin ortakları ne de şirkete yatırım yapmayı düşünenler şirket hakkında iyi izlenimlere sahiptir. Osmanlı Hükümeti'nin gösterdiği ilgi ve liberal tutum, girişimin mutlaka başarıya ulaşacağının kanıtları olarak yorumlandığı için şirketin durumu düzeldi ama bu kez de şirket yeni çıkarılan tahviller sonucu her yıl 53.520 sterlin gibi yüksek bir faiz yükü altına girdi. Şirketin geleceği büyük ölçüde yolun işletmeye açılmasına ve getireceği gelire bağlıydı.

## AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIMI

İmtiyaz sahipleri tarafından yaptırılan ilk planların şirket tarafından beğenilmemesi sonucu yeniden yaptırılan planlar demiryolunun geçeceği yerleri kesin olarak saptadıktan sonra, yapım için gerekli makine ve araçlar İngiltere'den getirildi. Demiryolu raylarının büyük bir kısmı ise çok ucuz fiyatla Kırım Savaşı sırasında Kırım'da askerî amaçlarla kurulan demiryolundan sağlandı (32).

Başmühendis ve yardımcılarının Eylül 1857'de İzmir'e gelmesinden sonra(33) yapım çalışmaları büyük bir törenle 28 Eylül'de başladı(34). Sert kayalar arasında, bir ayda, bir buçuk kilometreden fazla yol açıldı ve toprak geçiçi bir hat döşenecek biçimde düzleştirildi(35). Geçici yolun döşenmesi sırasında 500'den çok işçi, ikinci aşama olarak saptanan dağlık bölgede tünel açmak için çalışıyordu.

Bu gelişmeler sürdürülemedi ve pay senedi taksitlerinin zamanında ödenmemesi yüzünden gerekli harcamaları yapamayacak duruma gelen şirket yapım işlerini 1858 yılı Kasım ayına kadar durdurdu. Çalışmalar tekrar başladığı zaman büyük bir güçlükle karşılaşıldı. Bir tepeyi aşmak için 10 metre kadar derinlikte bir yarma yapmak gerekiyordu ve eldeki çok

modern olmayan araçlarla bu işin üstesinden gelmek tam beş ay sürdü. Demiryolunun geçeceği yerleri gösteren planı çizerken şirketin mühendisleri, yolu bu tepenin içinden değil etrafından geçirmeleri için civar köyler halkı tarafından uyarıldığı halde bu uyarılar dinlenmemiş ve yolun tepenin ortasından geçirilmesi kararlaştırılmıştı. Köylülerin savı, tepenin yamaçlarının çok sağlam olmadığı ve eğer bir yarma yapılırsa toprak kayması sonunda bütün demiryolunun toprak altına gömüleceği idi. Aynı görüş, İzmir'e su getiren toprak boruların bu tepe dolaylarında sürekli olarak kırıldığını belirten memurlar tarafından da ileri sürüldüğü halde, mühendisler kendi görüşlerinde direnmişlerdi. Beş ay süren uzun ve masraflı çalışmaların sonucu yarma tamamlandığı gün büyük bir toprak kayması oldu ve köylülerin söylediği gibi bütün yol toprak altında kaldı(36).

Diğer taraftan, başmühendis, şirket yönetim kuruluna gönderdiği raporlarda işlerin iyi gittiği ve ilk bölümün 1860 yılı ilkbaharında tamamlanacağı izlenimini veriyordu. Times gazetesi muhabiri ve İzmir'deki İngiltere Konsolosu ise gönderdikleri raporlarda başmühendisin yalan söylediğini yazıyorlardı. Anlatmaya çalıştıklarına göre, belki raylar belirtilen süre içinde tümüyle döşenebilecekti ama yolun trafiğe açılması olanağı yoktu çünkü bütün köprüler temellerden çökmeye ve kemerlerden bel vermeye başlamıştı. Ayrıca yol kenarlarına yapılan setler son derece zayıf olduğu gibi başmühendisin bittiğini iddia ettiği Buca ve Seydiköy istasyon binalarının daha yapımına bile başlanmamıştı. Tünel çalışmalarının durumu daha da kötüydü. On altı aydan beri bir tane bile olsun hava bacası açılamadığı için, her şey başlandığı gibi duruyordu(37). Sonuç olarak şirketin İzmir'deki kredisi o kadar sarsılmıştı ki ne bankalar ne de tüccarlar şirket veya müteahhit tarafından imzalanan senetleri kabul etmez olmuşlardı(38).

İzmir Konsolosluk Mahkemesi'nde görülen bir davada tanıkların anlattığına göre, bir keresinde başmühendis müteahhitin yaptığı 50 sterlin değerinde iş için, 500 sterlinlik makbuz vermiş, bir başka kez de hiç iş yapılmadığı halde müteahhite 1.000 sterlin ödemişti(39). İddiaları araştıran ve doğru olduğunu gören yönetim kurulu müteahhitle olan anlaşmayı geçersiz saydı ve yeni bir müteahhit tuttu, aynı zamanda başmühendis de görevinden alındı ve yerine bir başkası getirildi(40).

Yapım işlerinin ve özellikle tünel çalışmalarının başarısız olduğunu gören ortaklar, üçüncü genel kurul toplantısında, şirketin danışman mühendisinin İzmir'e gönderilmesine ve durum hakkında tarafsız bir rapor yazılmasına karar verdiler(41). Danışman mühendis raporunda, iddiaların doğru olduğunu ve 70 kilometrelik ilk bölümün saptanan süre içinde bitirilemeyeceğini bildirerek derhal gerekli tedbirlerin alınmasını önerdi. Rapora göre Aydın Dağları'nı tünel açarak geçme fikri yanlıştı ve danışman mühendis tünel yerine dağın üzerinden bir yol açılmasını öneriyordu(42). Yolun dağın etrafından dolaştırılmasını savunan yeni müteahhit, danışman raporuna karşı çıktı ve yönetim kurulunun danışman raporunu onaylaması üzerine protesto olarak bütün işleri durdurdu.

Anlaşmazlığı çözmek için şirket yönetim kurulundan bir grup başlarında Sir Rowland olduğu halde İzmir'e geldi(43). Uzun tartışmalardan sonra, müteahhite, yönetim kurulunun kararlarına uyması gerektiği kabul ettirildi ve danışman raporunun uygulanabilmesi için Osmanlı Hükümeti'ne başvuruldu. Hükümet tarafından atanan bir kurul konuyu inceledi ve tehlikeli bularak yolun müteahhitin teklifine uygun olarak, dağın etrafından dolaştırılmasına karar verdi(44).

Bütün bu tartışmalar sırasında, bu zamana kadar döşenmiş olan yolun bakımı yapılmadığı için yağmurlar setleri ve köprüleri yıkmış ve sekiz kilometrelik yol bir metreden fazla su altında kalmıştı. Dağın etrafından geçecek yolun güzergâhının saptanması çalışmaları yapılırken çok sayıda işçi, yağmurun meydana getirdiği tahribatı onarmaya koyuldu(45).

1860 yılı Haziran ayında, yani 70 kilometrelik ilk bölümün tamamlanması için tanınan sürenin sona ermesinden üç ay önce, yalnız 30 kilometrelik geçici yol döşenmiş ve birkaç istasyon binasının duvarları yükseltilmişti. İlk bölümün bitirilmesine daha kırk kilometre vardı ve sular altında kalan sekiz kilometrelik bölüm daha hâlâ bir metre su altında idi. Durgun suyun ürettiği sivrisinekler sonucu sıtma ortalığı kasıp kavuruyor ve çalışmayı son derece güçleştiriyordu(46).

Otuz kilometrelik geçici yol ve yarı bitmiş birkaç istasyon binası için 321.000 sterlin para harcanmıştı. Müteahhit Alsancak İstasyonundaki rıhtımın da bittiğini ileri sürüyordu ama 20 tondan fazla ağırlığı olan bir lokomotifi çekmesi gereken iskele, üzerinden 5 tonluk bir yük vagonu

geçtiği zaman yıkılacakmış gibi sallanıyordu(47). Genel kurul toplantısında ortaklar, şirketin bu işin altından kalkıp kalkamayacağını ciddi olarak tartıştılar ve hatta şirketin feshedilmesini bile önerdiler(48).

Şirkete tanınan sürenin Osmanlı Hükümeti tarafından uzatılması, yapım işine yeni bir hız verdi ve İzmir–Torbalı hattı 24 Aralık 1860 tarihinde işletmeye açıldı. 9 Eylül 1861'de 11 kilometrelik Torbalı–Celadkahve bölümü de hizmete girdi ve yolun geri kalan bölümünün bir buçuk ay içinde mutlaka bitirileceği bildirildi(49). Bir sıtma salgını dolayısıyla işler bir süre durdu ise de 14 Kasım 1861'de 70 kilometrelik ilk bö1üm bitirilmiş oldu. Şirketin hesaplarına göre bu bölüme toplam olarak 656.726 sterlin harcanmıştı(50). Yolu incelemek ve anlaşmada gösterilen koşullara uygun olup olmadığını saptamak için Osmanlı Hükümeti'nin görevlendirdiği komisyon olumlu yönde rapor verdiği için şirketin Hükümet tarafından güvence olarak tutulan 39.600 sterlini şirkete geri verildi.

Tünelin yapılmasından vazgeçildiği için yol, hiçbir engel olmayan düz bir arazi üzerine döşenecekti. Demiryolu yapmak için bundan daha elverişli arazi bulunamayacağını belirten müteahhit, buna rağmen on ay içinde ancak 11 kilometre geçici yol döşeyebildi(51). Bu başarısızlığın nedeni, İngiliz Konsolosluğuna göre, "şirket parasının müteahhit ve taşeronlar tarafından utanmazca yağma edilmesinde" aranmalıydı(52). Şirket paralarını zimmete geçirerek veya yapılan işin değerinden fazla para alarak, müteahhit ve taşeronların büyük servetler kazandığı söyleniyordu. Demiryolu yapımı başlamadan, Lloyd şirketinden, 20 kuruş çaldığı için kovulan ve sonra taşeronlardan birisinin tercümanı olan bir Ermeni gencinin dört yıl içinde birçok ev, dükkân ve depo alabilecek kadar para yaptığını söyleyen İngiliz Konsolosu, raporunu "eğer bu kadar önemsiz bir işte çalışan bu genç bu kadar zengin olabiliyorsa diğerlerinin yolsuzluklar ile neler kazandığını tahmin etmek hiç güç olmasa gerek" diye bitiriyordu.

Yönetim kurulu, bütün uyarılara rağmen yolsuzlukları önleyecek tedbirleri almadı ve yapım işleri son derece yavaş bir biçimde yürüdü(53). 1865 yılının ilk aylarında patlak veren bir kolera salgını işlerin tümden durdurulmasını gerektirdi. Koleradan ölenler arasında yapım işlerinde çalışan 44 işçinin yanı sıra 14 İngiliz mühendis ve teknisyen de vardı(54). Salgının önü alındığı halde bile İngiltere'den gelecek olan yeni mühendis

ve teknisyenlerin beklenmesi gerektiği için yapım işleri uzun süre başlatılamadı. Sonunda, İzmir–Aydın arası 133 kilometrelik yol 7 Haziran 1866’da bitirildi ve trafiğe açıldı.

Şirket kayıtlarının gösterdiğine göre, yol ve tamamlayıcı tesisler için 1.350.000 sterlin harcanmıştı. İngiltere’de yapılan demiryollarının mil başına maliyetinin 50.000 sterlin dolayında olduğu hatırlanırsa, Aydın Demiryolu, mil başına 16.000 sterlinlik bir maliyetle gerçekten ucuza çıkmış oluyordu. İş gücü, arazi fiyatlarının İngiltere’ye göre ucuz olmasının yanı sıra, yerel olarak elde edilebilen traverslerin ucuzluğu ve Kırım’dan getirilen kullanılmış rayların yok değerine satın alınmış olması bu sonucun başlıca nedenleriydi.

## OSMANLI HÜKÜMETİNİN YAKIN İLGİSİ

Şirket yöneticileri, her fırsatta, Osmanlı Hükümeti’nin gösterdiği yakın ilgi ve yardımı övüyor, bu ilgi ve yardım olmasaydı demiryolunun bitirilmesinin çok güç olacağını söylüyordu. Gerçekten de Osmanlı Hükümeti’nin yardımları yol yapımının başlamasından hemen sonra 1858 yılında görülmüştü. Topraklarından demiryolu geçeceğini öğrenen toprak sahiplerinin, mallarının fiyatlarını % 500 artırarak demiryolu şirketine satmaya kalkmaları üzerine Hükümet bu toprakları gerçek değerleri üzerinden kamulaştırmış ve şirkete hibe etmişti(55). Demiryoluna gösterilen ilginin bir başka belirtisi, pay senetlerini satmakta ve çok başarılı olmasa da taksitlerinin toplanmasında Hükümetin gösterdiği çaba idi. Şirket yöneticilerine ve müteahhite gereken yardım ve ilgiyi göstermeyen bir valinin azledilip yerine başka birisinin getirilmesi gibi olayların yanında, Hükümet, kendi koyduğu kanunları bile çiğneyerek şirkete yardım etmeye koşuyordu. Bu kanunsuz yardımların en belirgin örneği, yapım çalışmaları sırasında işçilerin bir Ermeniye ait bağları tahrip ettiği zaman görüldü. Ermeni, zararının ödenmesi için mahkemeye başvurdu fakat Hükümet olaya el koyarak mahkemenin bu konuda yetkisiz olduğunu ve kararı ancak Hükümet tarafından atanan “tarafsız” bir komisyonun verebileceğini bildirdi. Komisyonun başkanlığına getirilen Türk mühendis, şirketin maaşlı memuru idi. Zarar gören Ermeni’yi canından bezdirecek kadar uzun süren araştırma ve incelemelerden sonra komisyon, hiçbir tazminat

ödenmemesine karar verdiği gibi komisyonun bütün masraflarını ödeme işini de Ermeni'nin üstüne yıktı(56). Bütün bunların yanı sıra şirkete tanınan sürenin uzatılması ve imtiyazın yenilenerek kâr garantisinin 72.000 sterlinden 112.000 sterline yükseltilmesi, Aydın Demiryolu'nun bitirilmesinde Osmanlı Hükümeti'nin çok büyük ilgisi ve çıkarı olduğunu göstermektedir.

Bu yakın ilginin arkasında yatan nedenlerden birisi, Batı Anadolu bölgesinin küçük ölçekte de olsa, sürekli olarak, karışıklıklara ve başkaldırmalara sahne olmasıydı. Kentlerde ekonomik ve sosyal yarışma içinde bulunan Rum, Ermeni ve Yahudi toplumlarının arasında çıkan ve çoğu kere kan dökülmeden sona ermeyen anlaşmazlıkların bastırılması için içerilerden güvenlik kuvvetlerinin getirtilmesi gerekmiyordu ama kırsal kesimde çeteler halinde örgütlenmiş Zeybekler, Yörükler ve Çerkeslerin çıkardığı karışıklıkların üstesinden gelmek yerel güvenlik kuvvetlerinin harcı olmadığı için, mutlaka başka yerlerden asker veya zaptiye sağlamak gerekiyordu. Adalardan gelip kıyı köylerini ve sonraları cüretlerini artırarak kıyıdan kilometrelerce içerideki köyleri vuran Rum çetelerini altetmek için ise karadan ve denizden sevkedilen kuvvetler hem yeterli olmuyor, yeterli olabilecekleri durumlarda da çoğu kere olay yerine çok geç varıyorlardı. Bu olaylar bölgenin ekonomik hayatını olumsuz yönde etkiliyor, ulaşımı aksatıyor ve çoğu kere, çetelerin korkusundan evlerinden dışarı çıkamayan köylülerin ürünlerini toplayamamasına neden oluyordu(57). Demiryolu sayesinde daha çok sayıda asker ve zaptiye daha kısa bir süre içinde yer değiştirebileceği için bölgede asayişi sağlamak kolaylaşacak ve bölge ekonomisinin daha düzenli bir biçimde çalışması sağlanmış olacaktı. Daha sonraları aynı kaygıların dış düşmana karşı, Balkan demiryollarının yapımında da önemli bir rol oynadığı görüldü.

Hükümetin gösterdiği ilginin bir diğer nedeni de, demiryolunun bölgedeki üretimi artıracağı ve böylece Batı Anadolu'dan daha çok vergi toplamak imkânının ortaya çıkacağı düşüncesi idi. Tarımdan alınan verginin artmasının yanı sıra ticareti de geliştirecek olan demiryolu, hem ticaret gelirlerinin vergilendirilmesi hem de ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin artması sonucu devlet hazinesine katkıda bulunacaktı.

Gerçekten de İzmir’in büyük bir dış ticaret merkezi haline gelmesi sonucu Osmanlı Hükümeti’nin uzun vadeli hesaplarının doğru çıktığı görüldü. Eldeki verilerin gösterdiğine göre 1873–1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin yıllık geliri ortalama 230.000 sterline ulaştı. Gümrük giriş kapısı olan 20 liman arasında bu rakam İstanbul’dan sonra en yüksek gümrük geliri olduğu gibi, Osmanlı İmparatorluğu’nun toplam gümrük gelirlerinin % 12’sini oluşturuyordu(58). Aydın vilayetinin bütün giderleri karşılandıktan sonra devlet hazinesine transfer edilen miktar, yılda ortalama 770.000 sterlin dolayındaydı(59). 1910 yılında bu miktar 1.700.000 sterline kadar yükselmişti. (Toplam devlet gelirlerinin % 15’i(60)). Aydın Demiryolu’nun Dinar’a uzatılmasının tarımsal üretim üzerindeki etkilerini inceleyen bir çalışmanın bulgularına göre, demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergiler 1891-1896 arasında 1885-1890’a göre % 19, 1897-1902 arası bir önceki devreye göre % 13; ve 1903-1906 arası % 16 artarak toptan % 42,5 artmıştı. Daha uzun bir zaman perspektifi içinde ise Aydın Demiryolu’nun geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergilerin 1856 ve 1909 yılları arasında 13 misli arttığı ortaya çıkıyordu(61). V. Eldem’in aynı araştırmaya dayanarak yaptığı hesaplamalara göre 1880-1900 yılları arasında demiryollarının geçtiği bölgelerde tarımsal vergilerin % 114 arttığı, buna karşılık demiryolu olmayan bölgelerdeki vergi artışının % 63’te kaldığı anlaşılıyor(62).

## AYDIN DEMİRYOLU ŞİRKETİ’NİN İLK YILLARDAKİ DURUMU

Aydın Demiryolu’nun brüt taşıma gelirleri 1861-1869 yılları arasında sürekli bir artma göstererek 3.930 sterlinden 36.530 sterline yükseldi. 1863’ün ortalarına kadar yolcu taşımaktan elde edilen gelirler toplam gelirlerin yarısını oluşturuyordu(63). Yük taşıma gelirlerinin bir türlü artmamasının en önemli nedenlerinden birisi, demiryolunun daha henüz İzmir-Aydın kervan yoluna ulaşamamış olması idi. Ne zaman ki demiryolu Kozpınar’da kervan yolunu kesti, o zaman gelirlerde gözle görünecek ölçüde bir artma oldu. Bu artma, şirket, kervan sahipleriyle anlaşmalar yaparak kervanların yüklerini Kozpınar’da demiryoluna devretmelerini sağlamak üzere bir komisyoncu tuttuğu zaman daha da belirgin oldu.

Böylece üretim bölgelerinden Kozpınar'a kadar develerle taşınan ürünler burada demiryoluna devrediliyor ve İzmir'e bu şekilde gönderiliyordu. İstasyonlar, depolar ve İzmir'deki iskelelerin de tamamlanmasından sonra yükleme boşaltma işleri daha düzgün ve hızlı yapılabildiği için 1864'te 204 sterlin olan mil başına ortalama gelir 1865'te 253 sterline yükseldi.

Trafik gelirlerindeki en önemli artış 1867 yılında görüldü ve olağanüstü durumların dışında hep bu düzeyde kaldı. Demiryolunun Aydın'a kadar olan bölümünün tamamlandığı ve kentlerdeki tüccarlarla taşıma anlaşmalarının yapıldığı yıl olan 1867'de mil başına ortalama gelir 452 sterline yükseldi. Ertesi yıl Osmanlı Hükümeti'nin bazı maddelerin ithalat ve ihracatını kesin olarak yasaklaması üzerine, şirket bazı hizmetleri kısıtlamak, bazılarını da tümüyle durdurmak zorunda kalınca mil başına gelir 274 sterline düştü. Hükümet yasaklamalarının 1868 yılı Nisan ayında kaldırılmasından sonra gelirler 1869 yılında tekrar eski düzeylerine erişti(64).

Şirketin yaptığı harcamalarla ilgili belgeler, hem şirket yetkililerinin hesapları çarpıtmak için gösterdiği özel çaba, hem de standart muhasebe yöntemlerinin yokluğu sonucu anlamlı olmaktan çok uzaktır. Çeşitli hesap başlıkları arasındaki farkları ortaya çıkaran yöntemin 1864 yılından sonra bırakılmış olması, bundan sonraki yıllarda aynı hesap başlığı altında görülmesi gereken masrafların bölük pörçük ve çoğu kez yanlış olarak defterlere geçirilmesini doğurduğu için, şirket harcamaları hakkında (özel bir yöntemle tutulan işletme hesapları hariç) sistematik bilgi elde etmek olanağı yoktur.

İşletme masraflarının toplam brüt gelirlerin ortalama % 91'ini oluşturduğu 1861-1869 yılları arasında şirketin durumu gerçekten umut kırıcı görünmektedir. Yüksek işletme masraflarının gelirlerin çok büyük bir bölümünü yutarak yıllık ortalama kârın çok düşük olduğu bir dönemde şirketin temettü dağıtabilmesi çok ilginçtir. Gerçekten de 1858-1863 yılları arasında şirket toplam olarak 84.000 sterlin temettü dağıttı. Bu hilenin başarılması ise temettülerin kâr hesabından değil sermaye hesabından dağıtılması yoluyla oldu. Sermaye hesabından temettü dağıtmak zarar eden bir şirkete bile kâr ediyor izlenimini verebileceği için yatırımcıları yanıltabilecek nitelikteydi. Bu yüzden de yasalar açısından cezayı gerektirecek bir davranış olduğu halde 1860'larda İngiltere'de demiryolu

şirketleri arasında çok tutulan bir yöntemdi(65). Şirketin parasal durumunun kötü olduğu bu yıllarda yatırımcıları çekmek için böyle bir yol izlendiği anlaşılıyor.

Sermayenin kârlılığı temettülerin ödenmiş sermayeye oranı olarak tanımlandığında, işletmeye açılmış bir kilometre bile yolu olmayan Aydın Demiryolu Şirketi'nin 1858 yılında % 4, ertesi yıl da % 5 temettü dağıttığı görülür. Bu oranların önemini anlamak için İngiltere'nin en başarılı demiryolu şirketlerinden ve ödenmiş sermayesi 11 milyon sterlinden çok olan Lancashire-Yorkshire şirketinin 1842-1873 yılları arasında en çok % 5,3 temettü dağıttığını hatırlamak yeter.

Yapımı biten bölümlerin trafiğe açılması, iptal edilen ve tekrar daha yüksek bir fiyatla satışa çıkarılan 30.000 pay senedinin katkısı ve ilk tahvillerin satılması sonucu, şirketin kârlılığı hakkında yanlış izlenim yaratmak gerekliliği kısmen ortadan kalktığı için dağıtılan temettülerin oranında hızlı bir düşme görüldü ve örneğin 1863 yılında yalnız % 1,2 oranında temettü dağıtıldı(66).

Kuruluşundan Aydın'a kadar olan bölümün açılmasına kadar geçen süre içinde yolsuzluklar içinde çalkalanan şirket, yönetimde yapılan değişiklikler sayesinde daha düzgün çalışmaya başladıktan sonra Türkiye'de faaliyet gösteren demiryolu şirketlerinin en kârlılarından biri oldu ve devletleştirildiği yıl olan 1935'e kadar da bu durumunu korudu.

## AYDIN DEMİRYOLU'NUN UZATILMASI

Aydın Demiryolu'nun Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi üzerindeki etkilerini daha iyi anlayabilmek için demiryolunun yapımından önce bölgede egemen olan taşıma yöntemlerini incelemek gerekir.

İzmir'in doğal hinterlandı, kuzeybatıda İzmir Körfezi, güneybatıda Kuşadası Körfezi, kuzeydoğuda Yalvaç Ovası ve güneydoğuda Eğridir gölünün güney ucunun tanımladığı alandır. Bölge, kuzeyde Bozdağlar, güneyde Madranbaba, Karıncalı ve Söğüt dağları, kuzeydoğu ve kuzeyde de Sandıklı ve Sultan dağları tarafından kuşatılmıştır. Bölgenin orta-batısında bulunan Aydın dağları Nazilli'nin kuzeyinde Bozdağlar ile birleşir. Bu iki dağ sırası arasında kalan Büyük ve Küçük Menderes vadileri, tarih boyunca

Ege kıyılarını Orta Anadolu platosuna bağlayan kervan yollarının doğal geçiş noktaları olmuştu.

19. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'den başlayan ana kervan yolu Kuşadası Körfezi dolaylarında Aydın Dağları'nı geçerek doğuya dönüyor, Büyük Menderes vadisini izleyip Sarayköy'e ulaşarak hafifçe güneydoğuya döndükten sonra birden kuzeye saparak Dinar'a uzanıyordu. Buradan ayrılan bir kol kuzeydoğuda Çay'a oradan da merkez platoya gidiyordu. Bir diğer kol ise Dinar'ı verimli Yalvaç Ovası ile bağladıktan sonra dağların oluşturduğu bir çıkmazda sona eriyordu(67).

Dinar'ın kuzeyinde önemli bir konaklama noktası olan Çivril, Büyük Menderes vadisine karmaşık bir kervan yolları ağı ile bağlıydı. İkincil önemi olan bu karmaşık yollar sisteminin bir başka örneği de Dinar ve Yalvaç arasında görülüyordu. Burada yollar Uluborlu, Isparta ve Burdur arasında, bir üçgen meydana getiriyor ve Burdur'dan çıkan bir kol Katrancık ve Honaz dağlarının kuzey eteklerini izleyerek batıda Aydın'a kadar uzanıyordu. Batıda Aydın Dağları ve Bozdağlar'ın arasında kalan büyük koridorda bulunan ikincil yollar ise Torbalı'da ana kervan yolunun kuzeybatı bölümü ile birleşiyordu.

Anlaşıldığı gibi, İzmir-Aydın-Dinar ana ekseni etrafında toplanmış olan kervan yolları ağı, bölgenin fiziksel konumu yüzünden güney yörelerine yayılamamış ve kuzeydoğudaki düz alanlar sayesinde yumaklaşma olanakları bulmuştu.

Birincil ve ikincil önemi olan bütün yollar tekerlekli trafik için son derece elverişsizdi. Köprülerin yapılmamış veya yapılanların çoğu kez seller tarafından sürüklenmiş olması sonucu, tekerlekli araçlar, ki bunlar ilkel kağnılardan başka bir şey değildi, yerleşim ve üretim merkezleri arasında gidip gelemiyor bu yüzden de yolcu ve mal taşıması yalnız deve kervanlarıyla yapılabiliyordu. Bir devenin taşıdığı yük 250-450 kilo arasında değişiyor, ortalama hız ise günde 30 kilometre dolayında bulunuyordu. Kervan taşımasının en büyük dezavantajlarından birisi develerin ırmakları geçmekte büyük güçlük çekmeleriydi. Bu yüzden ana kervan yollarının ırmakları kestiği noktalarda genellikle sallar bulunuyor ve kervanlar bu sallar aracılığıyla yollarına devam edebiliyorlardı. Köprü veya sal olmayan yerlerde ve özellikle yağmurların dere sularını kabarttığı

mevsimlerde trafik uzun süre aksıyor ve sular develerin korkmadan geçebileceği bir düzeye alçalıncaya dek bekleniliyordu(68).

İçerideki en önemli yerleşme ve ticaret merkezleri Aydın, Denizli ve Nazilli idi. Bunlardan Aydın 1851 yılına kadar vilayet merkezi olduğu halde bu yıldan sonra İzmir'in ekonomik ve sosyal öneminin çok artması sonucu vilayet merkezi İzmir'e nakledilmişti. Bu kentlerin gelişmelerinin en önemli nedenlerinden birisi, Büyük Menderes vadisi boyunca uzanan ana kervan yolu üzerinde çok elverişli bir konuma sahip olmalarından dolayıydı. İzmir aracılığıyla Avrupa'dan ithal edilen mallar bu merkezlere gönderiliyor, oradan da civar köylere dağıtılıyordu. İzmir'e ihracat için gönderilecek tarım ürünleri de önce buralarda toplanıyor sonra İzmir'e sevk ediliyordu. Afyonkarahisar ve dolaylarında yetiştirilen afyonun çok büyük bir bölümü önce Dinar, sonra Aydın yoluyla İzmir'e gönderildiği(69) gibi Aydın ve Nazilli ürünü incirler de önce bu merkezlerde toplanıyor, sonra da Avrupa'ya ihraç edilmek üzere İzmir'e, daha kötü kaliteleri de Yunanistan'a ihraç edilmek üzere Kuşadası'na gönderiliyordu. Bu tarihlerde, Kuşadası Körfezi ile Aydın ve Nazilli arasında yarıyol olan Ortakçı köyü arasında kalan ve "Aydın Bölgesi" olarak tanımlanan yörede ulaşımı sağlamak amacıyla, 10.000 kadar deve ve 500 kadar katır kullanıldığı tahmin ediliyor(70).

Aydın Demiryolu Şirketi 1879 ve 1888 yıllarında iki imtiyaz daha elde ederek yolu Batı Anadolu'nun içlerine kadar uzatmak hakkına sahip oldu(71). Aydın-Kuyucak hattı 1881 yılı Ağustos ayında işletmeye açıldı ve ertesi yılın Haziran ayında da Kuyucak-Sarayköy bölümü hizmete girdi. Torbalı'dan doğuya doğru Küçük Menderes vadisini izleyen ve Bayındır yoluyla Tire'ye uzanan bir şube hattı ise 1883 yılı Eylül ayında açıldı. 1888 imtiyazına göre yapımı kararlaştırılan Sarayköy-Dinar ve Çivril, Ödemiş, Denizli şubelerinin toplam uzunluğu 214 kilometreyi buluyordu. Aralık 1888'de 25 kilometrelik Ödemiş hattının bitirilmesinden sonra Sarayköy-Dinar hattının Kızılkaklık'a kadar olan ilk bölümü 1889 yılının ilk aylarında, Apa'ya kadar olan ikinci bölüm aynı yılın Haziran ayında ve Dinar'a kadar olan son bölüm de 13 Ekim 1889'da işletmeye açıldı. Bundan üç ay sonra da Çivril şube hattının açılış töreni yapıldı. 22 kilometrelik Söke şube hattı ise Ocak 1890'da çalışmaya başladı(72).

Şirket tarafından yapılan ve 1870 yılından beri özel kişiler tarafından işletilmekte olan Paradiso-Buca(73) şube hattının 1 Ocak 1902'de şirket tarafından satın alınmasından sonra Dinar'dan Eğridir'e bir şubenin yapılması kararlaştırıldı ve çeşitli nedenler yüzünden uzun süre geciken bu hat da 1912 yılı Kasım ayında trafiğe açıldı.

Böylece demiryolunun toplam uzunluğu 582 kilometreyi bulmuş oluyordu. Yol güzergâhı Dinar'ın 15 kilometre batısında bir bölüm dışında tümüyle eski kervan yolunu izliyor ve geleneksel kervan duraklarında istasyonlar kurulmuş bulunuyordu(74).

Demiryolunun Aydın'a kadar olan bölümünün açıldığı yıl olan 1866'dan başlayarak kervan yolları ağının geçirdiği değişiklikleri izlersek; demiryolunun bölgede egemen taşıma aracı olması sonucu kervan yollarının ikinci plana itildiğini ve demiryolu istasyonları ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında ulaşımı sağlamak amacıyla örümcek ağına benzer biçimde kısa kervan yollarının geliştiğini görürüz. Tüccarlar ve üreticiler ile demiryolunun ilişkilerini düzenleyen şirket temsilcilerinin bulunduğu merkezlerden geçen ana kervan yollarının demiryolu karşısında önemini gittikçe yitirmesi ve buna karşılık bu kervan yollarını çeşitli noktalarda birbirine bağlayan yeni kervan yollarının gelişmesi bu değişim sürecinin ana öğeleridir. Böylece, örneğin, Ödemiş ve Torbalı arasındaki eski kervan yolu önemini yitirdi ve Tire'yi Balacık ve Aydın'a bağlayan iki yeni yol gelişti. Aynı biçimde, Ödemiş yeni yollarla doğuda Keleş ve Beydağ'a, kuzeyde de Birgi ve Bozdağ'a bağlandı.

Demiryolunun Çivril'e kadar olan bölümünün tamamlandığı sıralarda kervan yolları ağının geçirdiği değişiklikler de bir sonuca ulaşmak üzereydi. 1890 yılına doğru eskiden olmayan veya ancak ikincil önemi olan yolların oluşturduğu 400 kilometrelik bir yol şebekesi ortaya çıkmıştı(75). Bu yollar demiryolu merkezlerini diğer üretim ve yerleşme merkezlerine bağlıyordu. Ortaya çıkan yol şebekesi irili ufaklı dalları olan büyük bir ağacı andırıyordu. Yol şebekelerinin gelişim süreçleri içinde böyle bir aşamaya gelmeleri genellikle kendi kendine yeterli feodal yapıdan pazar için üretim yapan kapitalist yapıya geçişin belirtileri olarak değerlendirilir (76).

## ŞİRKETİN PARA TRANSFERLERİ

Aydın Demiryolu'nun Batı Anadolu tarımında kapitalizmin gelişmesini nasıl ve ne ölçüde etkilediğini daha ileride göreceğiz. Bu noktada, demiryolu şirketinin faaliyetlerinin sonucu veya diğer yollarla Türkiye dışına transfer ettiği paraların hesaplanmasının yabancı ülkelerde ve özellikle İngiltere'de bulunan paysahiplerine neler kazandırdığını göstermesi bakımından yararlı olacağı kanısındayız.

1886 ve 1887 yılları dışında 1867'den 1911'e kadar Aydın Demiryolu Şirketi'nin kâr rakamları yayınlanmıştır. Osmanlı Hükümeti'nin şirkete verdiği ikinci imtiyaza göre eğer bu kâr yılda 112.000 sterlinin altına düşerse aradaki farkı Osmanlı Hükümeti tamamlayacaktı. Eğer kâr yılda 142.720 sterlini geçerse bu fazla şirket ile Osmanlı Hükümeti arasında eşit olarak bölüşülecekti. Aydın Demiryolu Şirketi'nin yıllık kâr transferleri buna göre üç bölümden oluşmaktadır:

i) Osmanlı Hükümeti'nin payı çıkarıldıktan sonra geriye kalan net kâr;

ii) Osmanlı Hükümeti'nin garanti ettiği miktarın altında olup transfer edilen kâr;

iii) Yukarıdaki maddedeki kâr miktarını garanti edilen miktara tamamlamak için Osmanlı Hükümeti'nden alınan paralar.

Bu kâr transferlerine şirketin 1858 ve 1863 yılları arasında temettü olarak dağıttığı paraları da ekledikten sonra şirketin çıkarmış olduğu tahvillere 1863 ve 1893 yılları arasında yapılan faiz ödemelerini de hesaba katarsak aşağıdaki tabloyu elde ederiz:

TABLO 4
AYDIN DEMİRYOLU ŞİRKETİ'NİN PARA TRANSFERLERİ

| | |
|---|---|
| Kâr transferleri (sterlin) | |
| i) | 3.830.947 |
| ii) | 700.019 |
| iii) | 1.427.981 |
| 1858-1863 Yılları temettüleri | 90.821 |
| Tahvillerin faiz ödemeleri | 4.932.050 |
| Toplam transferler | 10.981.818 |

Açıklamalar: Kâr transferleri hesaplanırken 1886 ve 1887 yılları dahil edilmemiştir. Birinci tertip tahvillerin faiz ödemeleri 1868-1908 yılları; altıncı tertip tahvillerin faiz ödemeleri 1887-1913 yılları, yedinci tertip tahvillerin faiz ödemeleri ise 1893-1913 yılları arasında hesaplanmıştır.

Kaynaklar: Rapport et Etats des Comptes, Constantinople, 1890-1913; H. Schmidt, Das Eisenbahnwesen in der Asiatischen Türkei, Berlin, 1914, s. 94; N. Vernay, G. Dambmann, Les Puissances Etrangeres dans le Levant, Paris-Lyon, 1900, s. 234; D. Georgiades, Smyrne et l'Asie Mineure, Paris, 1885; s. 184; "Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey", Accounts and Papers, 1896; vol. xcvi, s. 761-794.

Aydın Demiryolu Şirketi'nin 11 milyon sterline yaklaşan transferlerinin önemini anlamak için İngiltere'nin 1913 yılına kadar Türkiye'de yaptığı toplam yatırımların tutarının başta da belirtildiği gibi 25 milyon sterlin dolayında olduğunu hatırlamak yeter. Yani İngiltere Türkiye'de yaptığı (devlet borçları dahil) bütün yatırımların % 44'ünü 1864 ve 1913 yılları arasında Aydın Demiryolu Şirketi aracılığıyla geri almış oluyordu. Bu karşılaştırma, yabancı ülkelere sermaye ihracından kimin kârlı çıktığı sorusuna az da olsa bir ışık tutabilir.

İncelenen süre içinde 1867 ve 1885 yılları arasında şirketin kârları sürekli olarak Osmanlı Hükümeti'nce garanti edilen miktardan az olduğu için Şirket, Hükümetten en azı 1885 yılında 10.289 sterlin, en çoğu ise 1868 yılında 103.953 sterlin olmak üzere sübvansiyon almıştır. Bunu izleyen devrede, 1898 yılı dışında, şirket sürekli olarak yüksek kârlar elde etmiş ve yapılan anlaşma koşulları uyarınca kâr oranı % 8'i geçtiği zaman artığı Osmanlı Hükümeti ile eşit olarak paylaşmıştır. Bu devrede Osmanlı Hükümeti şirketten en az 1894 yılında 357 sterlin, en çok da 1910 yılında 44.794 sterlin kâr payı almıştır. Yalnız üç yıl, 1884, 1888 ve 1899'da şirketin kârı garanti edilen miktardan fazla fakat sermayenin % 8'inden az olduğu için ne Hükümet şirkete sübvansiyon ne de şirket Hükümete kâr payı vermiştir.

Şirketin çıkardığı 3.017.000 sterlin değerindeki tahviller taşıdıkları yüksek faiz oranına rağmen gerçek değerlerinin % 14 ile % 30 altında fiyata alıcı bulabildiler. Süresi geldiğinde gerçek değerleri üzerinden itfa edilen tahvillere ödenen faiz tutarı tahvillerin gerçek değerinin % 163'ü, satış fiyatlarının ise % 200'ü dolaylarındaydı.

# IV

## İNGİLİZ SERMAYESİ VE BATI ANADOLU TARIMINDA KAPİTALİZMİN GELİŞMESİ



Emperyalizmin doğrudan ve dolaylı etkisi altında Batı Anadolu tarımında kapitalist ilişkilerin hızlı gelişmesi çok yönlü bir olgudur. Bu olgunun en belirleyici öneme sahip yönleri olan pazar için üretimin gelişmesi ve tarımda ücretli işçilerin ortaya çıkması süreçlerini incelemeye çalışacak ve bu süreçlerin yanı sıra ortaya çıkan olgulara da değineceğiz.

Üretildiği yerde tüketilen ve diğer yerel pazarlara veya dışarıya gönderilme olanakları sınırlı olan ürünlerin üretildiği bölgelerde meta-para ilişkilerinin gelişmesi göreli olarak zor olduğu için tarımda kapitalist ilişkilerin gelişmesi de bunun doğrudan sonucu olarak o kadar güç olur. Bu sürecin bir parçası olarak tahıl üretimi veya hayvancılıkla uğraşan bölgelerin kapitalist yönde gelişmesi, ürünleri için hazır iç veya dış pazarlar bulunan bölgelerin kapitalist gelişmesinden daha yavaş olmuştur. Pazar için üretimin artmasının en güvenilir göstergesi, "pazarlama oranı" denilen ve pazarlanan ürün miktarı ile toplam üretim arasındaki ilişkiyi gösteren orandır. Aydın Demiryolu istatistikleri 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyıl başlarında pazarlanan ürün miktarı hakkında bir bilgi vermektedir. Buna karşılık toplam üretimi bilemediğimiz için pazarlama oranının zaman içinde nasıl bir gelişme gösterdiğini izleyemiyoruz. Sovyet bilim adamı A. D. Novichev'in hesapladığına göre, 1912 yılında Konya vilayetinde buğdayın pazarlama oranı % 26,4, arpanın ise % 25,5 dolaylarındaydı(1). Tahıl üretimi çoğu kez ancak kendisine yeten Batı Anadolu'da bu oranların daha da düşük olduğunu varsayabiliriz.

Anadolu tarımında kapitalist gelişmenin ana çizgilerini inceleyen Novichev, tahıllarda pazarlama oranının düşük olmasına karşılık bahçe ürünleri ve sınai bitkilerde bu oranın son derece yüksek olduğunu gösteriyor. Bunun ana nedeni ise; bu tür ürünlerin daha yaygın bir biçimde yetiştirilmesi için yabancı sermayenin büyük çabalar harcaması ve üretimin hemen hemen tümünün dışarıya ihraç edilmesi. Emperyalist ülkelerin kendi gereksinimlerini karşılamak için bazı ürünlerin üretilmesini teşvik kampanyaları sonucu Batı Anadolu, yalnız üretim sürecinde değil ürünlerin satılabilmesi için de Avrupa'ya bağlanmış oldu. Bu son noktanın Batı Anadolu'nun dış ticareti açısından ne anlama geldiğini daha ilerde inceleyeceğiz.

İngiltere'nin kendi hammadde gereksinimlerini karşılamak için teşvik ettiği ürünlere en güzel örnek olarak pamuğu gösterebiliriz. Amerikan İç Savaşı'nın başlamasıyla o zamana kadar, İngiltere'nin ham pamuk ihtiyaçlarının çok büyük bir kesimini karşılayan üretim bölgeleri pamuk üretimini tümüyle durdurdu ve bütün ülkelerde ham pamuk sıkıntısı çekilmeye başlandı. Bu kıtlığın sonucu olarak her yerde ve özellikle İngiltere'de pamuk fiyatları görülmemiş bir biçimde arttı. Lancashire pamuklu fabrikalarının üretimlerini sürdürebilmeleri için bol ve ucuz pamuğa ihtiyaçları vardı(2). Yeni pamuk üretim alanları bulmak için İngiliz kapitalistleri faaliyete geçtiler. Denenen birçok bölge arasında Batı Anadolu da vardı.

## BATI ANADOLU'DA PAMUK ÜRETİMİNİ CANLANDIRMA ÇABALARI

1857 yılında Manchester Pamuk Alım Birliği'nin (Manchester Cotton Supply Association - MCSA) kurulmasıyla Lancashire'li pamuklu fabrikatörleri Lancashire pamuklu endüstrisinin tümüyle Amerikan pamuğuna bağlanmasındaki tehlikeyi sezdikleri ve Amerika'da olağanüstü bir durum karşısında fabrikalarının üretimi durdurmak zorunda kalacakları gerçeğini anladıklarını ilan etiler. MCSA, kurulduğu yıldan Amerikan İç Savaşı'nın başladığı yıl olan 1861'e kadar çalışmalarını çok etkili olmayan bir biçimde sürdürdü. Pamuk kıtlığının tehlikeli boyutlar alacağının anlaşılması üzerine çalışmaların daha etkili olması yönünde çabalar

gösterilmesi kararlaştırıldı. Özellikle Hindistan ve Türkiye'de pamuk yetiştirilmesini teşvik etmek için çalışmalar yoğunlaştırıldı.

MCSA'nın Türkiye'de pamuk üretimini teşvik tasarıları tümüyle dayanıksız değildi, çünkü 18. yüzyılda Türkiye, İngiliz pamuklu sanayisinin güvenilir bir hammadde kaynağı olmuş ve uzun yıllar boyu İngiltere'ye düzenli olarak pamuk ihraç etmişti. Aşağıdaki tablo 18. yüzyılda Türkiye'den İngiltere'ye ihraç edilen temizlenmiş pamuk miktarını göstermektedir:

TABLO 5
İNGİLTERE'NİN TÜRKİYE'DEN PAMUK İTHALATI

| Yıllar | 1725 | 1755 | 1775 | 1785 | 1787 | 1789 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Miktar (lbs) | 667.279 | 738.412 | 2.175.132 | 2.190.027 | 3.227.964 | 4.406.892 |

Kaynak: B.M. *Add.MSS, 38376, Liverpool Papers*, vol. clxxxvii, ff. 55-126.

Bu yıllarda Türkiye ham pamuk dışında, pamuk ipliği ihraç ederek de İngiliz pamuklu tezgâhlarının çalışmasına yardımcı olmuştu. 1697'de 483.136 lb. olan pamuk ipliği ihracatı 1725 yılında 146.340 lb.'ye ve 1735 yılında da 106.760 lb.'ye düşmüş, bu tarihten sonra ise önemini tümüyle yitirmişti. Türk pamuğu ve pamuk ipliğinin başlıca ihraç noktası İzmir limanı idi. 1785-1787 yılları arasında Türkiye pamuk ihracatının % 95'i İzmir limanından yapıldığı gibi bu devrede İzmir, Fransa'ya 57 milyon lb. temizlenmiş pamuk ve 5.000 balya da pamuk ipliği ihraç etmişti. İşte bu yüzdendir ki MCSA Başkanı J. Cheetham, İzmir'i 18. yüzyılın New Orleans'ı olarak tanımlıyordu(3).

19. yüzyıl başlarında İzmir'den İngiltere'ye ihraç edilen pamuk miktarındaki azalmanın başlıca iki nedeni vardır. Bunların, Amerikan pamuğunun hem kalitece iyi hem de fiyatça daha ucuz olması ve Türkiye'den pamuk ithal etme tekelini elinde bulunduran Levant Şirketi'nin ithal ettiği pamuk karşılığında Türkiye'ye mamul mal satmaya zorunlu bırakılması(4) olduğu söylenebilir. İşte bu nedenlerledir ki, Türkiye'nin İngiltere'ye sattığı pamuğun değeri 1817 yılında 799 sterline kadar düştü(5). Dış talebin azalması sonucu Türkiye'deki pamuk fiyatlarında büyük

düşmeler görüldü ve yerel gereksinimler dışındaki amaçlar için pamuk yetiştirmek kâr getirmez oldu(6).

Türkiye'de geniş ölçekte pamuk üretimini canlandırmak için ilk çabaların 1840'larda gene İngilizlerden geldiğini görüyoruz. İstanbul'da Churchill adlı bir İngiliz tarafından yayınlanan *Ceride-i Havadis* gazetesi başmakalelerinde Türkiye'nin pamuk üretmek için bütün koşullara sahip olduğu ve üretilecek pamuk ne kadar çok olursa olsun hepsinin İngiltere tarafından yüksek fiyatlarla alınacağı fikirlerini yaymağa çalıştı(7). Bu çabaların ne kadar başarılı olduğunu bilmiyoruz.

1856 yılında Küçük Asya Pamuk Şirketi'nin (Asia Minor Cotton Company) kurulmasıyla(8) daha düzenli bir teşvik yöntemi uygulama yönüne gidildi. Ancak şirket çok kısa bir süre içinde faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldı. Ertesi yıl MCSA tarafından İngiltere Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla bir anket yapıldı. Türkiye'deki bütün konsolosluklara gönderilen ve 14 sorudan oluşan bu ankette pamuk üretiminin mevcut ve potansiyel durumu hakkında bilgi verilmesi isteniyordu(9). En umut verici karşılıklardan birisi İzmir konsolosluğundan geldi(10). Raporda belirtildiğine göre eğer üreticilere Amerikan tohumu ve pratik yardım sağlanabilirse pamuk üretiminin çok büyük ölçüde artacağı belirtiliyordu. Ayrıca deve kervanlarıyla yapılan taşımanın son derece masraflı olduğu fakat buna karşılık yapımına yeni başlanan Aydın Demiryolu'nun pamuk üretimine çok büyük katkılarda bulunabileceği de söyleniyordu. Özet olarak, rapor, pamuk tarlalarının sulamaya gerek göstermediğini; kötü kalite yerli tohum ve toprağı 5-6 santim kadar deşebilen karasabanla bile ortalama verimin dönüm başına 250 kilo temiz pamuğun altına düşmediğini anlatıyor ve ham pamuğun ilkel yöntemlerle nasıl temizlenip preslendiğini ve balyalandığını tasvir ediyordu. Bütün Batı Anadolu bölgesinde bir tane bile çırçır makinesi olmadığı için pamuğu temizlemek için son derece ilkel ve kalınca bir oklavaya benzeyen tahta bir araç kullanılıyor ve böylece bir işçi günde 3 kilo kadar temizlenmiş pamuk ortaya çıkarabiliyordu. Su cenderesinin daha adı bile bilinmiyor ve temiz pamuk çuvalların içine ayak ile tepilip sıkıştırılıyordu.

MCSA, Batı Anadolu bölgesinde pamuk üretimini teşvik kararı aldı. Birlik yönetim kurulu bu amacı gerçekleştirmek üzere gerekli tedbirleri

almakla görevlendirildi[11]. Kötü kalite yerli tohumla yetiştirilen İzmir pamuğu pek makbul olmayan Hindistan pamuğu ile aynı kalitede kabul edildiği için ilk adımın üreticileri yerli tohum kullanmaktan vazgeçirip Amerikan tohumu kullanmaya alıştırmak olduğu kararlaştırıldı ve bu karar derhal uygulamaya konularak Liverpool'dan 60 torba Amerikan tohumu getirtilerek parasız dağıtıldı[12]. O yılın pamuk ürünü büyük ölçüde çekirgeler tarafından tahrip edildi. Fakat önemli bir adımın atılmış olduğu muhakkaktı, çünkü pamuk ekimine ayrılmış toprakların genişletildiği ve toplam üretimin 330.000 lb. olduğu yolunda raporlar vardı. 1859 yılında çekirge tehlikesi olmadığı için üretilen pamuk miktarı 7,5 milyon libreye yükseldi ve bir sonraki yıl için büyük miktarda Amerikan tohumu ihtiyacı olduğu bildirildi[13].

Bu başarılar MCSA için bir umut kaynağı oldu. Birliğin tuttuğu bir uzman daha etkin bir kampanya örgütlemek ve yürütmek üzere İzmir'e gönderildi. Uzman, çeşitli raporlarında, önemli saydığı üç noktaya dikkati çekiyor ve üretimin İngiltere'nin gereksinimleri kadar artabilmesi için bu sorunların mutlaka bir çözüme bağlanması gerektiğini savunuyordu. Birinci sorun Türkiye'de yürürlükte olan tarım vergisi (aşar) sistemiydi. Uzman W. Sandford'a göre bu sistem üreticilerin bütün şevkini kırdığı için, ya tümüyle kaldırılmalı[14], ya pamuk üreticileri iki yılda bir aşar yükünden kurtarılmalı[15], ya da Osmanlı Hükümeti'nin pamuk üzerindeki aşarı kaldırmasına karşılık Türkiye'nin İngiltere'den satın aldığı pamuklu mamuller üzerindeki gümrük vergisinin artırılmasına izin verilmeliydi[16].

İkinci sorun İngiltere'nin talep ettiği pamuğun yetiştirilebilmesi için İngiltere'nin Türkiye'de bu yolda yatırım ve propaganda yapması sorunuydu. Bunun için de MCSA'nın, üreticilere pamuk yetiştirmenin pratik yönlerini öğretecek öğretmenler, vakit geçirilmeden bol miktarda Amerikan tohumu ve öğretici yayınlar göndermesi gerekiyordu[17].

Üçüncü ve son sorun ise mevcut ulaşım olanaklarının yetersizliğiydi. Yapılmakta olan Aydın Demiryolu'nun pamuk üretimine olumlu katkıda bulunacağından kimsenin kuşkusu yoktu ama böyle giderse demiryolunun zamanında bitirileceği sanılmıyordu. Durum böyle olunca MCSA'ya düşen görev demiryolunu sonuna dek teşvik etmek ve desteklemekti. Bu destek ise Lancashire'lı fabrikatörlerin şirkete ortak olmaları biçiminde

olmalıydı(18). Aydın Demiryolu Şirketi'nin parasal işlerinin bu tarihten sonra bir düzene girmesi bir rastlantı sonucu olmasa gerek. Daha önce de belirtildiği gibi 1861'den sonra şirketin pay senetleri tekrar Londra Borsası'na kabul edildi ve iptal edilen pay senetleri gerçek değerleri üzerinden muamele görmeye başladı.

Bu sırada İstanbul'da da ilgi çekici gelişmeler oluyordu. İngiliz çıkarlarının savunucusu Ceride-i Havadis pamuk üretimini teşvik kampanyasını çeşitli düzeylerde sürdürüyor, Amerika'da her an bir iç savaş çıkabileceğinden dem vurarak(19) pamuk üretmenin ne kadar kârlı bir iş olduğunu örneklerle açıklıyor(20), pamuk üreticilerinin nasıl desteklenmesi gerektiği konusunda Osmanlı Hükümeti'ne nasihatte bulunuyor(21) ve modern pamuk yetiştirme ve pamuk hastalıklarıyla mücadele yöntemleri hakkında üreticilere bilgi veriyordu(22).

Aydın Demiryolu Şirketi de pamuk üretimini yaygınlaştırma çabalarına katıldı. Şirket yöneticileri ve İzmirli tüccarlardan oluşan bir grup İstanbul'a giderek hükümet yetkilileriyle görüştü ve demiryolunun tamamlanması için hükümetin mutlaka yardım etmesi gerektiği, aksi takdirde Osmanlı Hükümeti'nin de büyük bir şevkle desteklediği pamuk kampanyasının başarıya ulaşamayacağı belirtildi(23). Şirket, aynı zamanda, bilimsel pamuk üretme yöntemleri hakkında bilgi ve eğitim sağlayan bir derneğin kurulmasına da önayak oldu(24). Yönetim Kurulu bir rapor yayınlayarak İstanbul'a giden heyetin görüşlerini doğruladı ve pamuk üretimine gösterilen ilgi demiryoluna da gösterilmezse çabaların boşa gideceğini belirtti(25). Şirketin yazmanı da "çeşitli ticaret odaları ile ilişki kurarak ve Manchester gibi şehirlerde raporlar yayınlayarak pamuk ve demiryolu arasındaki ikili ilişkinin ortaya çıkmasına çalışıyordu"(26).

1862 yılı Ağustos ayında Manchester'de açılan Uluslararası Pamuk Sergisi'nden sonra toplanan konferansta Türkiye'yi Albay Mesut ve Hasan Beyler temsil ediyordu. 1856 yılında da pamuk ile ilgili olarak Manchester ve Liverpool'da toplanan konferanslara katılan Hasan Bey "Kehanette bulunmuyorum, ama inanıyorum ki Türkiye çok kısa sürede pamuk üretimini kat kat artıracaktır"(27) diyerek Osmanlı Hükümeti'nin görüşlerini yansıtıyordu.

Bütün bu çabalar sonuç vermekte gecikmedi ve 1862 yılının sonlarına doğru bir fermanla pamuk üreticilerine şu kolaylık ve ayrıcalıklar sağlandı:

i) Pamuk üretmek isteyen kimseler ekili olmayan mirî topraklara bedava sahip olabileceklerdi;

ü) Bu topraklardan beş yıl süre ile hiçbir vergi alınmayacaktı;

iii) İhraç edilen pamuklar en düşük kalite pamuğun ödediği ihraç vergisinden yüksek vergi ödemeyecekti;

iv) Pamuk üretimi ve temizlenmesinde kullanılan her türlü araç, gereç ve makine gümrük vergisi ödemeden ithal edilebilecekti;

v) Hükümet bedava tohum dağıtmayı ve isteyenlere bilgi sağlamayı üstleniyordu(28).

1863 yılı Nisan ayında Osmanlı Hükümeti Anadolu'nun çeşitli yerlerinde 295 ton pamuk tohumu dağıttı(29). Aynı yılın Mayıs ayında İzmir'de dağıtılan bedava tohum miktarı ise 142 tona yakındı(30). Bir önceki yıl dağıtılan tohum miktarının 22 tondan az(31) olduğu dikkate alınırsa Osmanlı Hükümeti'nin verdiği sözü uygulamaya başladığı sonucuna varırız. Görünüşe göre MCSA'nın yerli tohum yerine Amerikan tohumu kullanılmasını teşvik kampanyası başarıya ulaşıyordu.

Birliğin Anadolu'ya gönderdiği görevlilerin raporlarına göre ise bedava pamuk tohumu dağıtmak dışında Osmanlı Hükümeti verdiği diğer sözlerin hiçbirisini tutmamıştı. Pamuk üreten topraklardan hâlâ aşar alınmasına devam edildiği gibi, vaat edilen gümrük muafiyetleri de gerçekleştirilmemişti(32). Derhal harekete geçen Birlik, bu iddiaların gerçeğe uygun olup olmadığını araştırmak için gönderilen görevlilerin iddiaları tümüyle doğrular yönde rapor vemeleri üzerine olağanüstü bir toplantı yaparak Osmanlı Hükümeti'nin verdiği sözü tutmasını isteyen bir karar tasarısını kabul etti(33). Bu karar tasarısına Babıâli'nin gösterdiği tepki çok sert oldu. "Eğer" diyordu Babıâli, "Birlik şimdiye kadar kazandığı ünü ve Türkiye'de sahip olduğu görünüşü yitirmek istemiyorsa Osmanlı Hükümeti'nin işlerine burnunu sokmaktan ve karşılanması imkânsız taleplerde bulunmaktan vazgeçmelidir."(34).

Olayların umdukları yönde gelişmediğini gören Lancashire fabrikatörleri işin başa düştüğünü anlayarak, "Batı Anadolu'da pamuk tarımını geliştirme ve yaygınlaştırmayı amaçlayan" şirketler kurmaya başladılar. Bu

şirketlerden en büyüğü olan Küçük Asya Şirketi (Asia Minor Co. Ltd.) 500.000 sterlin sermaye ile kurulduğundan hemen sonra üç yöneticisini İzmir'e göndererek alınması gereken tedbirler konusunda bir araştırma yaptırdı(35). Her biri 10 sterlin değerinde olan 50.000 pay senedinden ancak 11.000 tanesini Lancashire'lı pamuk fabrikatörlerine satmayı başarabilen şirket, kuruluş aşamasından ileriye gidemedi ve kendi kendini feshettiği 1882 yılına kadar varlığı ile yokluğu pek belli olmayan bir biçimde yaşadı(36).

28 Mayıs 1863'de 100.000 sterlin sermaye ile kurulan ikinci şirket ise Osmanlı Pamuk Şirketi (Ottoman Cotton Co. Ltd.) idi(37). Manchester ve Liverpool'lu pamuk tüccarları ve komisyoncular tarafından kurulan bu şirket kuruluşundan bir yıl sonra 100 tanesi İstanbul'da olmak üzere ancak 2.025 pay senedi satabilmişti. Bu yüzden de faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldı ve sonunda 1873 yılında feshedildi.

1856 yılında kurulup başarısızlıkla sonuçlanan Küçük Asya Pamuk Şirketi'nin adını taşıyan üçüncü şirket ise 8 Eylül 1863'de 100.000 sterlin sermaye ile kuruldu(38). Eski şirketin kurucuları olan Lancashire'li 7 pamuklu fabrikatörü deneyimlerini daha uygun koşullar altında tekrarlamak amacıyla şirketi yeniden canlandırdıklarını açıkladılar. Kuruluşundan üç hafta sonra şirket 10.000 pay senedinden 7.975'ini satmayı başarmıştı. Bunlardan 200 tanesi İzmir'de satılmıştı. Şirketin İzmir'deki görevlileri pamuk üreticileri için pratik kurslar düzenliyor ve özellikle Amerikan tohumundan yetiştirilen nazik pamuk bitkisinin nasıl bakılacağı konusunu işliyorlardı. Bir süre eğitim ve pamuk ihracatı ile uğraşan şirket, işlerini genişleterek kendisi pamuk üretmeye başladı. Nazilli dolaylarındaki toplam alanı 36.800 dönüm olan Azizbey ve Küçükköy çiftlikleri satın alınarak önce deneysel olarak sonra da geniş ölçekte üretime geçildi. 1882 yılında Bornova, Nazilli ve Menemen'de çeşitli büyüklükte topraklar satın alan şirketin 2.000 pay senedi de İzmirli İngiliz tüccarı T. B. Rees tarafından satın alındı(39). Uzun süre başarılı ve kârlı bir biçimde faaliyet gösteren şirket, Batı Anadolu'nun pamuk yönünden öneminin azalması sonucu yavaş yavaş faaliyetlerini durdurdu ve 7 Şubat 1893'de kendi kendini feshetti(40).

## ÇABALARIN SONUÇLARI

1861 yılında Batı Anadolu bölgesinin toplam pamuk rekoltesinin 9.7 milyon lb. olduğu ve ertesi yıl pamuk ekilen alanın genişleyeceği ve üretimin daha da artacağı tahmin ediliyordu(41). Gerçekten de 1862 yılında pamuk ekilen alanın 1861'e göre dört kat arttığı anlaşıldı(42). Aydın dolaylarında 1862 yılında 18.000 dönüm üzerinde pamuk üretilirken bu alan 1863'te 70.000 dönüme yükseldi. Nazilli yakınlarında bir çiftçi 17.600 dönüm pamuk ektiğini söyleyerek övünüyor ve Torbalı dolaylarında 1862 yılında 15.200 dönüm olan pamuk ekim alanının 1863'te 34.800 dönüme çıktığı bildiriliyordu. Bayındır'da 1862'de 4.200 dönüm olan pamuk tarlalarının 1863'te 11.600 dönüme eriştiği de gelen haberler arasındaydı. Pamuk ekilen topraklardan göreli olarak en az artış Kasaba dolaylarında olmuş ve üretim 20.000 dönümden ancak 24.000 dönüme yayılmıştı. Demiryolunun daha henüz ulaşmadığı Denizli'de bile 7.000 dönüm toprak pamuk üretimine ayrılmıştı(43).

1863 yılında İzmir bölgesinin toplam üretiminin 45.000 balya temiz pamuk olduğu tahmin ediliyordu(44). Yüksek pamuk fiyatları ertesi yıl da devam ettiği için o zamana kadar görülmemiş miktara erişen üretim hemen hemen tümüyle ihraç edildi(45). Bekleneceği gibi pamuk üretiminin en çok yaygınlaştığı bölgeler Aydın Demiryolu'nun geçtiği veya demiryoluna yakın olan yörelerdi(46). O yıl pamuk üretimi o kadar geniş bir alana yayılmıştı ki ilgililer tahıl üretiminin bölgenin ihtiyacını karşılayamayacağından korkmaya başladı. Üreticiler pamuk üretimine en elverişli tarlalarda o zamana kadar buğday ve diğer tahıllar yetiştirdiklerinin farkına varmışlar ve hemen bu toprakları pamuk ekimine hazır duruma getirerek pamuk üretmeye başlamışlardı(47). 1865 yılı ekim mevsiminde ise yağmursuzluk yüzünden toprağın çok sert olması sonucu 1864'te ekilen tohumun ancak yarısı ekilebildi. O yılın pamuk ihracatı büyük ölçüde geçen yıldan elde kalan stoklardan sağlanabildi(48).

Üretimin dış etkilerle o zamana kadar görülmemiş bir ölçüde arttığı 1860'lara gelinceye dek pamukların temizlenmesi ve balyalanmasında kullanılan ilkel teknoloji pamuk ihracatını engelleyen önemli faktörlerden birisi olmuştu. İhracatçılar satın aldıkları pamuğun temiz olması ve içinde tohum, çekirdek vb. yabancı maddelerin olmamasını istiyorlardı. Ayrıca balyaların standart ölçülere göre sıkıştırılıp bağlanmasını da şart

koşuyorlardı(49). İhracata dönük pamuk üretiminin artmasıyla daha da titizleşen tüccarlar, pamuk çırçırlama ve balyalama işlemlerinin istenilen biçimde yapılmasını sağlamak amacıyla harekete geçtiler. İngiliz Konsolosu'nun kelimeleriyle: "Bazı zengin ve akıllı tüccarlar bu işte para olduğunu anlayarak dikkatlerini pamuk işleme ve balyalamaya çevirdiler."(50). 1862 yılından başlayarak Batı Anadolu'nun çeşitli köşelerinde çırçır fabrikaları ve hidrolik presleme tesisleri görülmeye başladı(51). Bu fabrikalarda temizlenip balyalanan pamuk ihracat için İzmir'e gönderiliyordu. (Bu konu ileride daha ayrıntılı olarak ele alınacaktır).

1870 yılına gelindiği zaman hepsi de demiryolu üzerindeki kentlerde bulunan 34 fabrika ortaya çıkmıştı. 700'den çok çırçır makinesinin kullanıldığı bu fabrikalar buhar gücüyle çalışıyordu(52). İddia edildiğine göre fabrika sahiplerinden biri, 20 çırçır makinesinin bir tek işçi tarafından kullanılmasını sağlayarak fabrikanın üretimini % 28 artıran ve günde 50 sterlinlik bir tasarruf sağlayan "dahiyane" bir mekanizma icat etmişti ama mekanizmayı seri olarak imal etmek için sermayesi yetmiyordu(53).

Aşağıdaki tabloda İzmir'in pamuk ihracatı görülüyor. Bu ihracat içinde İngiltere'nin payını bilmiyoruz fakat ileride değineceğimiz nedenlerden dolayı bu payın giderek azaldığı kesin bir gerçek. İngiltere'nin İzmir'den pamuk ithalatına ilişkin tek belge, 1864 yılında İzmir'in toplam pamuk ihracatının % 44'üne yakın bir kesimini oluşturan 866.952 sterlin değerinde pamuğun İngiltere tarafından satın alındığını göstermektedir(54).

TABLO 6
İZMİR'İN PAMUK İHRACATI

| Yıl | Pamuk İhracatı (£) | İzmir'in Toplam İhracatı (£) |
|---|---|---|
| 1863 | 1.674.536 | 4.832.979 |
| 1864 | 2.076.086 | 4.046.338 |
| 1865 | 1.267.920 | 3.842285 |
| 1866 | 521.600 | 3.606.240 |
| 1867 | 1.187.358 | 4.455.170 |
| 1868 | 321.270 | 4.632.270 |
| 1869 | 461.320 | 4.540.350 |
| 1870 | 431,750 | 3.620.450 |
| 1871 | 216.800 | 4.043.280 |
| 1872 | 770.000 | 4.866.800 |
| 1873 | 81.000 | 4.499.000 |
| 1874 | 631.730 | 3.940:000 |
| 1875 | 521.000 | 3.896.000 |
| 1876 | 655.751 | 4.630.000 |
| 1877 | 423.754 | 4.687.491 |

Kaynaklar: PRO, FO 78/3070; PRO, FO 83/395; "Statistical Tables Relating to Foreign Countries; pt.ix," *Accounts and Papers*, 1864, vol. ix, s. 325.

Üretimin ve dolayısıyla ihracatın giderek azalmasının nedenleri, hem o zamanki, hem de modern yazarlar tarafından aynı biçimde açıklanmaya çalışıldı. Örneğin, Namık Kemal'e göre, köylüler, Hükümetin pamuk üretimini teşvik için uyguladığı tedbirleri Hükümetin yeni bir oyunu olarak nitelemişler ve eninde sonunda yaptıklarına pişman edileceklerini düşünerek pamuk üretimine gerektiği önemi vermemişlerdi(55). A. Bonne'ye göre ise Ortadoğu köylüleri Hükümete karşı derin bir güvensizlik duygusu beslerler. "Köylülere göre Hükümetin her yeni eylemi ya daha fazla vergi alabilmek ya da köylülerin daha zararına olabilecek bir amaca yönelmiş bir hiledir" diyor Bonne(56).

Köylülerin kökü çok eskilere kadar uzanan bu güvensizlik duygusu pamuk üretiminin azalmasında her ne kadar bir rol oynamış olabilirse de bu rolü çok abartmamak gerekir. Pamuk üretiminin fakir köylülerin küçük tarlalarında değil de daha çok büyük toprak sahiplerinin geniş çiftliklerinde yapıldığı ve büyük toprak sahiplerinin hükümete karşı davranış biçimlerinin aynı olmadığı gerçeği, nedenlerden biri olarak beliriyor: Pamuk üretiminin azalmasının ana iki nedeninden birisi üretim tekniğiyle ilgili bir sorundu.

Daha derine ve nisan başlarında ekilmesi gereken Amerikan tohumunu, köylüler, yerli tohumu ektikleri derinliğe ve haziran ayında ekiyorlardı. Bu yüzden de Amerikan tohumundan beklenen yüksek verim elde edilemiyordu. Amerikan tohumunun doğru olarak ekildiği yerlerde ise daha geç olgunlaşan kozalar sonbahar yağmurları tarafından kolayca tahrip ediliyor ve üreticilerin Amerikan tohumuna rağbet etmemelerine yol açıyordu. Bu nedenlerle Amerikan tohumundan beklediklerini bulamayan üreticiler, daha kolay yetişen ve bakıma gerek göstermeyen yerli tohumu kullanmaya başladıkları yıllarda Amerikan İç Savaşı sonuna yaklaşmıştı. Savaşın bitmesiyle Amerika'dan İngiltere'ye pamuk ihracatının başlamasıyla ince ve uzun elyaflı Amerikan pamuğuna göre yapalmış Lancashire pamuklu tezgâhlarının kısa ve kalın elyaflı İzmir pamuğuna ihtiyacı kalmamış durumdaydı. Dış talebin böylece azalmış olması sonucu, yerli tohumdan yetiştirilen düşük kalite pamuğun pazar alanı daraldı ve ancak İspanya gibi kaba pamuklu kumaş üretiminde uzmanlaşmış ülkeler İzmir pamuğunu satın almaya başladı. Amerikan İç Savaşı'nın yarattığı pamuk kıtlığı sonucu ve İngiliz kapitalistlerinin bilinçli çabalarıyla çok yüksek düzeylere erişen pamuk üretimi 1870'den sonra hızla azaldı. 1875 yılından sonra İzmir limanından ihraç edilen temizlenmiş pamuğun çok büyük bir bölümü ise, Suriye'de üretilen ve Batı Anadolu'da pamuk üretiminin azalmasıyla işsiz kalmış olan çırçır fabrikalarında işlenmek üzere bu bölgeye gönderilmiş olan pamuktu. Böylece İzmir'in pamuk ihracatı 1880 yılında 116.119 sterline kadar düştü ki bunun hemen hemen tümü Suriye pamuğuydu(57).

MCSA'nın özlemlerinin ne dereceye kadar gerçekleştiğini bilmiyoruz; bilmenin de konumuz açısından pek önemi yok. Asıl önemli olan pamuk üretiminin teşvik edilmesiyle pazar için üretimin hiç olmazsa bazı bölgelerde köklü bir biçimde yerleşmiş olması gerçeği. İzmir bölgesi Osmanlı İmparatorluğu içinde en çok pazara açılmış bölgelerden birisiydi ve pamuk üretiminin yaygınlaşması ile pazara, özellikle de dış pazara bağlılık son derece arttı. Pamuk ihracatının gerektirdiği geniş ticaret ağı sayesinde de İzmir, İmparatorluğun kapitalizme açılmış veya açılmakta olan köşelerini kat kat geçti.

Çırçır fabrikalarının ortaya çıkmasını sağlayarak daha ilerde değineceğimiz gibi küçük ölçekte de olsa bir sanayinin gelişmesine yol açan pamuk üretimi, aynı zamanda, kapitalizmin gelişmesini kolaylaştıran ve hızlandıran, bankacılık ve sigortacılık gibi kapitalist kurumların da ortaya çıkmasını sağladı.

## BANKA VE SİGORTA ŞİRKETLERİNİN GELİŞMESİ

Sıkıştırılmış pamuk balyaları çok kolaylıkla ateş aldığı için pamuk nakliyatı ve depolanması tehlikeli bir işti. Tüccarlar yangın risklerini paylaşacak bir sigorta şirketinin kurulması için çok çaba gösterdilerse de ne bilgi ne de sermaye bakımından bu işin üstesinden gelebilecek kimseyi bulamamışlardı. 1863 yılında Londra Güneş Sigorta Şirketi (London Sun Insurance Company) İzmir'de bir şube açtığı zaman, Türkiye'de gemicilik riskleri dışındaki riskleri de paylaşan ilk sigorta şirketi kurulmuş oldu. Şirketin primleri genellikle yüksek olarak nitelendirildiyse de, tüccarlar bütün depoları yangın tehlikesine karşı sigorta ettirmekte gecikmediler(58). Ertesi yıl, Osmanlı Bankası ve sermayesinin tümü İngilizlere ait olan Osmanlı Maliye Şirketi (Ottoman Financial Association) İzmir'de şubeler açtı(59). Osmanlı Bankası'nın içerilerde küçük acenteler kurarak küçük üreticilere uzun süreli krediler açmak üzerinde uzmanlaşmasına karşılık, Osmanlı Maliye Şirketi faaliyetlerini İzmir dışına taşırmadı ve genellikle yabancı tüccarlara işletme kredisi niteliğinde kısa süreli kredi açmakla yetindi(60).

Bu gelişmeler özellikle yabancı tüccarlar tarafından desteklendi ve teşvik edildi. Osmanlı Bankası'nın küçük üreticilere uzun süreli krediler vermesi yabancı tüccarların çok işine geliyordu. Böylece, köylülere yüksek faizle borç vererek ürünü daha tarladan kaldırılmadan satın almak hakkını elde eden yerli toprak ağalarının köylüler üzerindeki etkisi azalıyor ve yabancı tüccarlar bu ürünlerin ticaretini yapmak fırsatına sahip oluyorlardı(61). Bankaların açtığı krediler aynı zamanda yabancı tüccarların yerli veya azınlık tüccarlar üzerinde bir üstünlük kurmasını da sağlıyordu.

## DİĞER GELİŞMELER

Artan ticaret hacmi, kentlerin ve özellikle de İzmir'in yeni bir yönetim biçimine sahip olmasını gerektiriyordu. Sayısı durmadan artan kent halkına yeni ve daha düzgün hizmetlerin sunulması zorunluluğunun yanı sıra, ticareti denetlemek ve düzenlemek işleri de yeni bir temele göre daha ileri bir düzeyde örgütlenmeliydi. Çeşitli uluslara mensup tüccarlar arasındaki ilişkilerin ise eskiden kalma yöntemlerle düzenlenemeyeceği açıkça ortaya çıkmıştı. Bu nedenle yabancı tüccarların başını çeken İngiliz tüccarları 1860 yılından başlayarak Hükümete dilekçeler vermeye ve "İzmir'de de İstanbul modeline göre kurulmuş bir belediye örgütü" istemeye başladılar(62). İzmir'de kurulmuş ve işleyen bir belediye örgütünün bulunmasına rağmen yabancılar ve azınlıklar belediye meclisinde dinsel kuruluş temsilcileri dışında temsil edilmiyorlardı. Eğer belediye örgütü İstanbul'daki gibi düzenlenirse yabancı tüccarlar temsil olanağı bulacaklar ve böylece kendilerini çok yakından ilgilendiren bir konu olan ticaretin düzenlenmesinde söz sahibi olacaklardı(63). 1864'te İzmir belediye örgütü yabancı ve azınlıkların istekleri yönünde yeniden düzenlendi. Bu yıldan sonra, özellikle İngiliz tüccarları belediye meclisinde daha da fazla söz sahibi olmak yolunda çaba harcamaya devam ettiler(64). Bu arada da İzmir Ticaret Mahkemesi'nin üç üyesinden birini kendi aralarından seçmek ayrıcalığını kazandılar.

İzmir'in Avrupa'ya denizaltı telgraf kablosuyla(65) ve İmparatorluğun diğer köşelerine telli telgraf ile bağlanması(66), Ticaret Mahkemesinin genişletilmesi ve yeni ticaret mahkemeleri açılması; "kentin ticari çıkarlarını savunmayı kendine bayrak edindiğini" belirten günlük *Smyrna Mail* gazetesinin yayına başlaması(67); Liverpool rıhtımının küçük ölçekte bir kopyası olduğu ileri sürülen İzmir rıhtımının yapılması(68), Batı Anadolu bölgesinde kapitalist gelişmenin örnekleri olarak gösterilebilir.

Bütün bu gelişmeler İmparatorluğun diğer bölgelerindeki durağanlıkla karşılaştırılırsa, Batı Anadolu'da göreli olarak hızlı bir değişim süreci olduğu ortaya çıkar. Gelişmenin hızı ve yönünü belirleyen tek faktörün Lancashire kapitalistlerinin çabaları olduğunu söylemek yanıltıcı ve yanlış olur. Çünkü pamuk üretimini yaygınlaştırma çabaları yalnız Batı Anadolu'da değil Selanik, Adana, Mersin, Suriye kıyıları ve Doğu Anadolu'da da görülüyordu. Fakat bu bölgelerin hiçbirinde İzmir

bölgesinde elde edilen başarı sağlanamadı(69). Pamuk yetiştirmek için en elverişli topraklara sahip olan Çukurova'da 1880'lere kadar pek büyük gelişme olmadı. Ancak Adana ve Mersin'in demiryolu ile birbirine bağlanmasından sonradır ki Çukurova'da kapitalist gelişme hızlandı(70). Batı Anadolu bölgesinin diğer bölgelere göre kapitalist pazar ilişkilerine daha çok açılmış ve Aydın Demiryolu gibi mal akımını son derece hızlandıran bir ulaşım sistemine sahip olması, bu bölgenin kapitalist gelişmede diğer bölgelerden öne geçmesini sağladı.

Aydın Demiryolu'nun ilk ve doğrudan etkisi, ulaşım ve taşıma maliyetlerini kilometre başına ortalama % 76 azalttığı zaman duyuldu(71). Deve kervanları, ana taşıma yolları üzerinde demiryolu ile rekabet edemez duruma düştükleri için demiryolu istasyonları ile üretim ve yerleşim merkezleri arasındaki kısa mesafeli taşıma işlerinde çalışmaya başladılar. Yol olmaması veya yüksek taşıma maliyetleri yüzünden ürünlerini İzmir'e gönderemeyen birçok üretim merkezi şimdi demiryolu aracılığıyla yalnız iç değil dış pazara da mallarını göndermek ve buralardan gelen malları tüketmek olanağına kavuştu. Pamuk örneği, pazar için üretime geçilen bölgelerde geleneksel ürünler yerine sınai bitkilerin yetiştirilmeye başlanması ve buna bağlı olarak da yüzyıllar boyu aynı kalmış olan toprak kullanım biçimlerinin değişmesi olaylarını göstermektedir.

Demiryolunun Batı Anadolu'ya sağladığı faydalar taşıma masraflarını düşürmekten ibaret değildi. Kervan taşımasının yavaş olması ve yılda beş ay süreyle kervan yollarının kullanılmaz durumda bulunmasının ekonomik maliyetleri de demiryolunun faaliyete geçmesiyle ortadan kalktı. Böylece eskiden ellerinde büyük miktarda stok bulundurmak zorunda olan tüccarlar, demiryolunun çalışmaya başlamasından sonra, satmak istedikleri malları çok kısa süre içinde elde etmek olanağına sahip oldular. Stok miktarlarını, satışları birkaç gün idare edecek düzeye indirdiler. Stokların azalması ise stoklara bağlanan paranın başka işlerde kullanılabilmesi demekti(72).

Demiryolunun yapımından önce deve kervanlarıyla yapılan taşıma sırasında kervanlar dinlenmek için mola verdikleri zaman, malların içine konduğu torba, sepet ve çuvallar develerin sırtından yere indiriliyor ve kervan yola çıkıncaya dek yerde duruyordu. Bu indirme yükleme işlemi sırasında ve çuvallar yerde kaldığı süre boyunca incir, üzüm gibi çabuk

bozulan mallar eziliyor ve zarar görüyordu. O zaman yapılan bir hesaba göre dört günlük kervan yolculuğu sırasında kervanın taşıdığı mallar değerlerinden % 5 kaybediyordu(73). Demiryolunun yapımından sonra ise oranın % 0,5'e düştüğü ortaya çıktı(74). Çağdaş bir yazarın yaptığı hesaplamalara göre(75) demiryolunun bölgeye sağladığı toplam tasarruf yılda 500.000 sterlin dolaylarındaydı. Bizim yaptığımız hesaplamalara göre ise bu tasarruf yılda 710.000 sterlinden az değildir.

Osmanlı Hükümeti'nin ve Lancashire sanayi burjuvazisinin ortak çabaları görülmeseydi Batı Anadolu kapitalizminin gelişmesi önlenmiş olmayacaktı, ama kuşkusuz gecikecekti. Bu çabalar, küçük bile olsa başlamış olan bir süreci hızlandırmak ve genişletmek görevini yaptı. Başka bir deyişle, Amerikan İç Savaşı sonunda ortaya çıkan pamuk kıtlığı Batı Anadolu kapitalizminin gelişmesini hızlandırmakla kalmadı, Batı Anadolu'yu Avrupa emperyalizmine sıkı sıkıya bağlayacak olan ilişkilerin temelini atmış oldu.

## FEODALİZMDEN KAPİTALİZME GEÇİŞ

Tarımda feodalizmden kapitalizme geçiş, değişik ülkelerde, değişik zamanlarda ve değişik koşullar altında oldu. Avrupa'da feodalizmin çözülmesini ve büyük feodal malikânelerin parçalanarak mülk haline gelmesini etkileyen öğelerin yere ve zamana bağlı olarak değiştiğini biliyoruz. Emek-rantın parasal değerinin düşmesi, Kara Veba salgınının değişik yerlerde değişik sayıda kurban alarak iş gücünü azaltması ve toprak kirasının aynî olarak ödenmesinin ortaya çıkardığı sorunlar bu öğeler arasında sayılabilir.

Bu geçiş döneminin Batı Anadolu'da 19. yüzyılın ilk çeyreğinde belirginlik kazandığını ve son çeyreğe doğru da iyice hızlandığını söyleyebiliriz. Elde yeterli veriler olsa bile geçiş döneminin incelenmesi çok güç bir sorun olarak karşımıza çıkıyor, çünkü adı üstünde geçiş dönemi hem feodal hem de kapitalist üretim biçimlerinin geniş alanlarda hatta aynı tarlalar üzerinde beraber var olduğu bir dönem. İleride de görüleceği gibi Batı Anadolu'da İngilizlere ait toprakların bir bölümünde toprak sahibine çeşitli biçim ve ad altında rant ödeyerek üretim yapan köylülerin

yanıbaşında ücretli tarım işçilerinin de bulunması, geçiş döneminin ne kadar karmaşık bir süreç olduğunu anlatmaktadır.

Batı Anadolu tarımında kapitalizmin gelişme süreci, Karaosmanoğulları gibi uçsuz bucaksız topraklara sahip ailelerin topraklarını ortakçılık veya yarıcılık ile işleyen veya kendi küçük tarlalarında çalışan mülk sahibi köylülerin topraklarından atılma ve mülksüzleştirilmeleri sürecidir(76). Bu süreç, bölgenin çeşitli yörelerinde değişik hızda ve genişlikte gelişti. En belirgin olarak da yabancılara ve özellikle de İngilizlere ait topraklar üzerinde görüldü.

## KIRSAL NÜFUS DEĞİŞİKLİKLERİNİN ETKİSİ

19. yüzyılda Avrupa tarımı zaman zaman ortaya çıkan iş gücü kıtlıkları yüzünden bunalımlar geçirmiş ve özellikle ürün toplama mevsiminde tarım işçilerinin daha yoğun bir biçimde sömürülmesiyle, bunun mümkün olmadığı yer ve zamanlarda da işçinin yerini alabilecek makinelerin ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Napolyon Savaşları ile başlayan iş gücü kıtlığı 1875 yılında en geniş ölçeğe vardı. Bundan sonra tarımda makineleşmenin de bir sonucu olarak sorun olmaktan çıktı(77). Dönem dönem ortaya çıkan bu iş gücü kıtlıklarının nedenleri arasında savaşların da olduğu kuşkusuzdur. Ama ana nedenin, sanayi kapitalizminin başdöndürücü gelişmesi sonucu şehirlere olan akın olduğunu biliyoruz.

Batı Anadolu'da feodal toprakların el değiştirerek özel mülk haline gelmesini sağlayan en önemli faktörlerden biri olan kırsal nüfus azalması olayı, Avrupa'da olduğu gibi endüstrileşme sürecinin bir sonucu olarak değil, uzun yıllar süren savaşların bölgenin genç insanlarını yutması sonucu meydana geldi. Kırsal nüfus azalmasının 19. yüzyıl sonlarına doğru gözle görülür bir biçim alması, yabancı gözlemcilerin de dikkatini çekmiş ve bu olgunun başlıca sorumlusunun Yemen savaşları olduğu ileri sürülmüştür(78). İmparatorluğun en kalabalık illerinden birisi olan Aydın vilayetinin seferberlik zamanlarında orduya çok sayıda asker göndermesi doğaldı. Çeşitli zamanlarda Batı Anadolu'nun cepheye gönderdiği asker sayısı hakkında bir fikir edinmek için aşağıdaki rakamlara bir göz atmak yeter. (İngiliz konsolosluk raporlarından alınan bu rakamların doğruluk

derecesinin yüksek olduğunu sanıyoruz, çünkü konsoloslar bilgilerini askerlik dairesinden aldıklarını söylüyorlar.)

Aydın vilayeti 1853 yılında Kırım Savaşı'na 45.000 asker gönderdi(79). Gidenlerin çok azı geri döndü ve dönenler de "sakat veya hasta oldukları için tarlalarda çalışacak durumda değildiler."(80). 1877 Rus Savaşı için cepheye giden Egelilerin sayısının ise 100.000 dolayında olduğu sanılıyor(81). Bundan kısa bir süre sonra 1880 yılı Kasım ayında 6.000 asker Rumeli'ye hareket etti.(82). Ertesi yılın Şubat ayında ise gene Rumeli'ye 18.000 asker daha gönderildi(83). 1885 yılında Selanik'e gönderilen 90.079 askerden yalnız 15.734'ü geri dönebildi(84). 1891 ve 1896 yılları arasında Girit'e ve Yemen'e giden 27.934 askerin 23.704'ü cephede kaldı(85). 1897 Yunan Savaşında 17.000 Egeli askerin şehit olduğu tahmin ediliyor(86). Böylece yarım yüzyıldan az bir süre içinde Batı Anadolu bölgesinin savaş meydanlarındaki zayiatının 200.000'den az olmadığı anlaşılıyor. Büyük çoğunluğunu köylülerin oluşturduğundan kuşku olmayan kayıpların tarımda dar boğazlar yarattığını söyleyebiliriz.

Eğer kırsal kesimde kapitalist ilişkiler köklü bir biçimde yerleşmiş ve gelişmiş olsaydı iş gücü kıtlığı tarım işçilerinin ücretlerinde bir artışa yol açabileceği gibi tarımda makineleşmeyi de teşvik edebilir ve tarım işçilerinin sömürülmesini kat kat yoğunlaştırabilirdi. Tümüyle pazara açılmamış Batı Anadolu tarımı üzerinde iş gücü kıtlığının etkileri daha değişik oldu. Demiryolunun yapılmasıyla tarıma açılan bölgeler de dahil olmak üzere geniş alanlar ekilmeyip boş bırakılmaya başlandı(87). Büyük toprak sahipleri, toprakları üzerinde çalışan köylü sayısının azalması sonucu, üretimin ve dolayısıyla gelirlerinin azalmaya başladığını gördüler.

Parasal sorunlarını çözmek için büyük toprak sahiplerinin başvuracağı yollar arasında ilk akla gelebilecek olan, köylüleri toprağa bağlayan ortakçılık, yarıcılık veya kiracılık anlaşmalarını feshetmek ve toprağın toprak sahibi tarafından doğrudan işlenmesini sağlamak yönteminin hemen hemen hiç kullanılmadığını görüyoruz. Bu yöntem iş gücü kıtlığına bir çözüm getirmeyecekti, ama iş gücü kıtlığının feodal toprakları parçalaması tehlikesine uzun bir süre karşı koyabilecekti. Bu sürenin ne kadar uzun olacağı çeşitli koşullara bağlıydı ve başında feodal toprakların parçalanmasını önlemek amacıyla uygulanan bu yöntem sonunda

kaçınılmaz bir biçimde feodal toprak ağalarının kapitalist çiftçiler haline gelmesini gerektirecekti. 1870'lere kadar görülmeyen bu Junkers tipi kapitalist gelişmenin daha ileride ortaya çıkıp çıkmadığını bilmiyoruz(88).

## BATI ANADOLU'DA KÖLE TİCARETİ

Toprak sahiplerinin başvurduğu ikinci yol hakkında ayrıntılı bilgiye sahibiz. Şimdiye kadar Türkiye'de varlığı önemsenmeyen bu yol tarlalarda köle çalıştırmaktı. Her ne kadar Osmanlı Hükümeti köle ticaretini 1840 yılında resmen yasakladıysa da çeşitli amaçlarla köle alım satımının çok uzun bir süre devam ettiği kesin olarak biliniyor. Çerkes ve Gürcü kadın kölelerin Saray, yüksek bürokratlar ve varlıklı kişiler tarafından odalık ve cariye olarak kullanılmasının yanı sıra, Afrika'dan getirtilen siyah kadın köleler de hizmetçi ve halayık olarak kullanılıyordu(89). Afrikalı erkek köleler ise "evlerde hizmet amacıyla değil sahiplerine para kazandırmaları için kullanılıyor."(90)

Afrikalı köle ticareti, her yıl kutsal kentler Mekke ve Medine'yi ziyaret eden hacıların tekelindeydi. Bunlar Arap köle tüccarlarının Afrika'dan Medine ve Hüdeyda köle pazarlarına getirdiği köleleri satın alıyor ve dönüşlerinde beraberlerinde gemi ile Türkiye'ye getiriyorlardı(91). Sağlıklı ve genç bir kölenin ortalama satış fiyatı 25 ile 35 lira arasında değişiyordu. 1864 yılında İstanbul dolaylarında 30.000 Afrikalı kölenin olduğu, bunlardan 800'ünün tersanelerde, kalanının da tarlalarda çalıştırıldığı ileri sürülüyor(92).

Batı Anadolu'ya satılmak üzere getirilen Afrikalı kölelerden çoğu, önce kıyıya yakın adalara çıkartılıyor ve uzun deniz yolculuğunun yorgunluğunu gidermeleri için "besiye çekiliyorlardı". Pazarda iyi bir fiyat getirecek görünüşe kavuştukları zaman da göze çarpmayan küçük kayıklarla İzmir yakınlarına çıkartılıp satılmak üzere içerilere gönderiliyordu. Bazılarının Antalya yakınlarında karaya çıkartılıp oradan içerilere gönderildiği de oluyordu. Arada sırada güpegündüz İzmir limanına bile çıkarılan kölelerin azad edilmelerini sağlamak üzere İngiltere konsolosluğunun iki kavası limanda sürekli olarak gözcülük yapmakla görevlendirilmişti(93).

Yetkililer köle ticaretinden belirli bir pay aldıkları için köle tüccarlarını kovuşturmuyorlar, ancak yabancı ülke konsoloslarından birisi şikâyet edip

kanıt gösterdiği zaman kölenin azad edilmesi için gönülsüzce eyleme geçiyorlardı. Böylece, önce adalara, sonra kıyıya veya Antalya yoluyla getirilen köleleri, konsolosluk kavasları bulamıyor ve köle ticareti sürüp gidiyordu. Konsoloslar bu köleler hakkında bilgi edinmelerine rağmen ayrıntıları saptayamıyor ve köle tüccarlarını yetkililere şikâyet edemiyorlardı. Örneğin, 1869 yılı Temmuz ayında Aydın ve Tire'de çok sayıda kölenin satışa çıkarıldığını öğrenen İngiliz konsolosu elinde kanıt olmadığı için valiye başvuramadığını bildiriyordu(94). Her yıl Batı Anadolu'ya getirilen kölelerin % 10'unun konsolosların şikâyeti üzerine azad edildikleri tahmin ediliyor. Geriye kalanların kurtarılması çoğu zaman olanaksızdı. Aşağıdaki tablo 1869 ve 1876 yılları arasında İngiliz konsolosunun valiliğe başvurması üzerine azad edilen köle sayısını gösteriyor:

TABLO 7
BATI ANADOLU'DA KÖLE TİCARETİ

| Yıl | Azad edilen Köle sayısı | Kaynak |
|---|---|---|
| Haziran-Aralık 1869 | 429 | PRO, FO 84/1305 |
| Ocak-Aralık 1870 | 104 | PRO, FO 84/1324 |
| Ocak-Aralık 1871 | 238 | PRO, FO 84/1341 |
| Ocak 1872-Aralık 1874 | 406 | PRO, FO 195/1009 |
| Şubat-Eylül 1875 | 83 | PRO, FO 195/1075 |
| Ocak-Mayıs 1876 | 60 | PRO, FO 195/1075 |

Eğer azad edilen kölelerin sayısının toplam köle sayısının % 10'u olduğu kabul edilirse bu süre içinde Batı Anadolu'da 13.500 kadar kölenin tarlalarda çalıştırılmak üzere satıldığı ortaya çıkar.

Dünyanın en "uygar" ulusu olarak "insan haklarının" gönüllü bekçiliğini yüklenen İngiltere'nin İzmir konsolosu köle ticareti hakkında ardı arkası kesilmeyen o kadar çok şikâyette bulundu ki, sonunda Aydın valisi kendisine sert bir karşılık vererek "köle satışları özel kişiler arasında olduğu ve köle pazarlarında açıkça yapılmadığı sürece kovuşturma yetkisi olmadığını" bildirdi(95). Bunun üzerine şikâyetlerini İstanbul'daki büyükelçiliğe yönelten konsolosun günaşırı çektiği telgraflardan son derece rahatsız olan ve köle ticaretindeki yerleşmiş çıkarları bozmak istemeyen büyükelçi, konsolosa şikâyetlerini kesmesini, çünkü "yüksek rütbeli

kişilerin" bu şikâyetlerden "çok gocunduklarını" ihtar etmek zorunda kaldı(96). Bu tarihten sonra konsolosluk raporlarında köle ticaretine hiç yer verilmediği halde köle ticaretinin sürdüğünü söyleyebiliriz.

## İNGİLİZLERİN BATI ANADOLU'DA TOPRAK SAHİBİ OLMALARI SÜRECİ

Parasal sorunlarına çözüm bulmak için toprak sahiplerinin başvurduğu üçüncü yol topraklarının bir bölümünü veya hepsini satışa çıkarmaktı. Burada sorun, toprağı satın alacak kimsenin üretimi iş gücü kıtlığından etkilenmeyecek bir biçimde yeniden örgütleyebilmesiydi. Bu iş için gerekli sermaye, deney ve beceriye sahip olan İzmirli tüccarlar, kapitalist çiftçilik için doğal adaydı.

1850 yılına gelinceye dek tüccarlar tarıma karşı belirgin bir ilgi göstermemişlerdi. Bazı Hristiyan veya Musevilerin İzmir yakınlarında bağ ve bahçe aldıkları oluyordu, ama ulaşım güçlükleri, ilkel teknolojinin yarattığı düşük üretkenlik düzeyi ve hepsinden de önemli olarak, yabancı uyrukluların taşınmaz mal edinmesini yasaklayan yasalar, Türkler ve yabancılar arasında kesin bir iş bölümü yaratmıştı. Türklerin hemen hemen tümü tarımda uzmanlaşırken yabancılar ve azınlıklar ticareti tekellerine almışlardı. 1838 reformlarından sonra mülkiyet haklarının genişletilmesini öngören hareketin etkili olması ve Türkiye'deki ekonomik egemenliklerini sağlamlaştırmak isteyen İngilizlerin sürekli baskısı sonucu 1866 yılında çıkarılan bir yasayla yabancıların taşınmaz mal sahibi olmaları hakkı tanındı.

Bu yasanın çıkmasından çok önce İngilizlerin Menderes vadisinde tek tük de olsa toprak satın aldıkları görülüyor. Örneğin, İzmir'de ithalat ve ihracatla uğraşan W. Williamson'un 1840 yılında 2.620 dönüm toprak ve üzerinde 7.500 dut ağacı bulunan bir bahçe satın aldığını öğreniyoruz(97). Yabancıların, içerilerde satın aldıkları topraklar hızla genişledi ve 1860 yılında, yasanın çıkmasından altı yıl önce, İngiliz konsolosu, büyükelçi Sir Henry Bulwer'e şu ilginç raporu yollamak zorunluğunu duydu:

... bölgenin genel durumu gün geçtikçe iyileşmekte ama bu iyileşmeden yararlananlar aslında Türkleri soyup soğana çeviren Hristiyanlar.

Gülhane Hattı Şerifinin öngördüğü reformlarla beraber Hristiyanlar tarımla ilgilenmeye başladılar ve yeni gelenlerle birlikte sayıları her gün daha da arttı. Askerden dönen Türkler köylerini, kentlerini tanınmayacak kadar değişmiş bulmaya başladılar. Her yerde Türklerin yerini Hristiyanlar alıyordu. Eskiden olduğu gibi tarlalarını işlemek isteyen Türkler, hemen Hristiyan bir tefecinin pençesine düşüyor ve eninde sonunda toprağını satmak zorunda bırakılıyor. Talihlerini başka yerlerde denemek isteyenlerin toprakları ise gene Ermeniler, Rumlar veya Frenkler tarafından yok değerine satın alınıyor. Bu yolla toprak sahibi olan Frenkler arasında içerilerde büyük çiftlikler satın alan yedi İngiliz vatandaşı da var. İzmir yakınlarındaki bütün topraklar yabancıların eline geçtiği gibi daha uzaklardaki köylerde de Türkler topraklarını yabancılara satıyorlar.(98)

Toprak satın almaları için daha önce kendilerine yapılan teklifleri reddeden İngilizlerin Aydın Demiryolu'nun yapılmasına başlandıktan sonra büyük bir hevesle toprak satın almaya giriştikleri de görülüyordu. Bir İngiliz gözlemciye göre: "Tarımın bir ticaret sermayesinin ortaya çıkmasına katkıda bulunmasına karşılık, bu sermayenin tekrar tarıma yatırılmaması ve Batı ülkelerindeki gelişmeleri bilen ve bu gelişmelerin tarımda uygulanmaması karşısında rahatsızlık duyan İngiliz tüccarları, toprak satın almaya başlıyorlar."(99) İngilizlerin, demiryolunun tarım ve ticareti geliştireceği ve kâr oranını yükselteceği dürtüsüyle toprak satın almaları, gerçeğe daha yakın bir açıklama olur.

İngilizlerin toprak alma kararlarını etkileyen öğeler arasında toprak fiyatlarının, dönüm başına bir veya bir buçuk sterlin gibi, çok düşük olmasının yanı sıra tarlaları demiryoluna yakın yerlerde bulunan bazı köylülerin, "bu yeni icat karşısında çok büyük bir önyargı ve düşmanlık ile topraklarını bedava denecek kadar ucuz fiyata satmak istemeleri"nin de rol oynadığı bildirilmekteydi(100).

İngilizlerin toprak satın almaları 1866 yasasından sonra iyice hız kazandı. 1868 yılında İzmir yakınlarında tarıma elverişli bütün toprakların en az üçte birinin İngilizlerin tapulu malı haline geldiği bildirildi(101). Yabancıların elinde bu kadar çok toprak birikmesini kuşkuyla karşılayan hükümetin yabancılara ait topraklardan özel bir vergi almak ve bir yasa çıkartmak için

çalışmalar yaptığı duyuldu(102). Fakat bu yasanın çıktığı veya uygulandığı hakkında bir bilgi yok.

1877 Rus Savaşı'ndan sonra İngilizlerin satın aldığı topraklar o kadar genişledi ki, 1878 yılında İzmir yakınlarındaki tarıma elverişli bütün toprakların 41 İngiliz tüccarının eline geçmiş olduğu bildirildi(103). Diğer ülkelerin tüccarları da toprak satın almaya başlamıştı. Örneğin, İsveç onursal konsolosu ve bir Hollanda şirketinin sahibi olan Charles van Lennep, Aydın yakınlarında büyükçe bir çiftlik satın aldığı gibi, Fransız tüccarları da "uygun nitelikte çiftlikler" satın almak istediklerini gazeteler aracılığıyla duyuruyorlardı(104).

Aşağıdaki tablo, 1857 ve 1892 yılları arasında İngilizlerin İzmir dolaylarında satın aldıkları toprakların bir dökümünü gösteriyor. Bu tabloda gösterilen topraklardan çok daha fazlasının İngilizlere satıldığını biliyoruz, ama bu toprakların ne alanı ne de değeri hakkında bilgi bulabildik. Örneğin, J. J. Wery ve J. T. Smith'e ait iki çiftlik(105), R. Wilkin'e ait üç çiftlik ve iki bağ ile F. G. Vedova ve C. E. Tebbitt'e ait iki çiftlik(106), J. H. Hutchinson'ın Torbalı yakınlarındaki çiftliği(107), İzmir Konsolosluk Mahkemesi dosyalarında belirtildiği halde bunlar hakkında daha ayrıntılı bilgi bulmak mümkün olmadı. En önemlisi de, o zamanlar bazı bireyleri Fransız, bazı bireyleri de İngiliz uyruğunda olan Giraud ailesinin 1860'larda Karaosman-oğulları'ndan aldıkları geniş toprakların alanı veya değeri hiçbir resmî kayıtta görülmüyor.

TABLO 8

BATI ANADOLU'DA İNGİLİZLERİN SATIN ALDIĞI TOPRAKLAR

| Ad | Alan (dönüm) | Yer | Kaynak |
|---|---|---|---|
| A. O. Clarke | 72.000 | Kuşadası | PRO, FO 195/527; 626/17/714 |
| G. Meredith | 12.000 | Aydın | PRO, FO 626/1/14 |
| J. H. Hutchinson | 1.556 | Tire | PRO, FO 626/1/11 626/6/337 |
| W. G. Maltass | 122.592 | - | PRO, FO 526/1/4 |
| F. Whittall | 18.868 | Tire | PRO, FO 626/3/108: 78/1787 |
| G. Minardo | 8.800 | - | PRO, FO 626/2/86 |
| R. Wilkin | 130.228 | - | PRO, FO 626/4/145 (642) |
| A. S. Perkins | 16.360 | Bornova | PRO, FO 626/5/260 |
| D. Baltazzi | 247.000 | - | PRO, FO 626/7/339 (9-72) |
| M. Wolff | 16.000 | - | PRO, FO 626/9/404 (167-236) |
| A. Edwards | 80.000 | Buca | PRO, FO 626/17/715 |
| H. Abbott | 75.472 | - | PRO, FO 626/27/1298 |
| Smyrna Vineyards and Brandy Distil-lery Co. Ltd. | 25.200 | - | PRO, BT 31/1655/5791 |
| E. Purser | 2.000 | Aziziye | PRO, FO 626/23/946 |
| Asia Minor Cotton Company | 36.800 | Nazilli | PRO, FO 195/1417 |
| J. B. Paterson | 47.480 | - | PRO, FO 626/7/339 (9-72) |
| A. Castor | 6.000 | - | PRO, FO 626/27/1288 |
| J. Rees | 30.000 | - | PRO, FO 626/9/404 (167-236 |
| T. Aldrich | 6.000 | Aydın | PRO, FO 626/9/404 (167-236) |
| C. Gregoriades | 5.160 | Ayasluğ | PRO, FO 626/24/959 |
| E. Lee | 3.040 | İzmir | PRO, FO 78/2152 |
| S. J. Hadkinson | 2.040 | - | PRO, FO 626/25/1078 |
| M. Baltazzi | 82.000 | Bergama | PRO, FO 195/1693 |

İncelediğimiz belgelerde belirtilen fakat ayrıntıları verilmeyen toprakları da hesaba katarsak, İngilizlerin Batı Anadolu'da satın aldığı toprakların alanının 2.400.000 ile 2.800.000 dönüm arasında olduğunu tahmin ediyoruz. Buna Rus, Ermeni ve Yahudilerin eline geçen toprakları da eklersek toplamın 5 ile 6 milyon dönüm arasında olduğunu sanıyoruz.

Satın aldıkları topraklarla birlikte ilkel tarım teknolojisini de devralan İngilizlerden bazıları "Homer devrinden beri değişmemiş olan yöntemlerle" tarım yapılamayacağını ileri sürerek çiftçilikten vazgeçtiklerini açıkladılar(108). Bir bölümü de kırsal kesimde hayatı felce uğratan eşkıyalık hareketlerinden son derece rahatsız olarak tarlalarını kısa zamanda satmak yoluna gittiler(109).

Bütün zorluklara karşı direnen çoğunluk ise, yavaş fakat emin bir biçimde çiftliklerini kapitalist üretime hazırlamaya başladı. Başlangıçta köylülerle ortakçılık veya yarıcılık anlaşmaları yapanlar olduğu gibi, daha da ileriye giderek köylüleri angaryaya koşmaya çalışanlar da oldu. Karaosmanoğlu Hüseyin Efendi, topraklarından bir bölümünü J. B. Paterson'a sattığı zaman köylülerin her yıl altı gün toprak sahibi hesabına çalışması gerektiğinin bir gelenek olduğunu da söylemişti. Buna göre her köylü ailesi bir çift öküz ile iki gün tarla sürmek, iki gün tohum serpmek ve iki gün de hasat yapmak zorundaydı. Paterson köylülerden bu görevleri yerine getirmelerini istediği zaman köylüler "toprak sahibi gâvur olduğu zaman angarya ile yükümlü olmadıklarını" ileri sürerek Paterson'ın isteğini reddettiler(110). Rum asıllı İngiliz vatandaşı D. Baltazzi'nin aynı yöndeki dilekleri de köylüler tarafından aynı gerekçe ile reddedildiği zaman Baltazzi durumunu kurtarmak için "köylülere iyilik olsun diye angarya geleneğine son verdiğini" açıkladı.

**GEÇİŞ DÖNEMİ**

Diğer taraftan, ortakçılık ve yarıcılık gibi geçiş döneminin belirtileri uzun süre devam etti. Bunun ana nedenlerinden birisi toprakların çok geniş olması sonucu İngiliz toprak sahiplerinin hemen ücretli işçi kullanmaya geçememesiydi. Başka bir neden ise İngiliz tüccarlarının toprak satın aldıktan sonra İzmir'deki işlerinin çokluğu yüzünden tarımla gerektiği gibi ilgilenememeleriydi. İşte başlıca bu nedenlerden dolayı ortakçılık ve yarıcılığın çok büyük çiftlikler ve İzmir'de büyük ticaretevleri olan İngilizlere ait çiftliklerde devam ettiğini görüyoruz. Örneğin, Maltass, Abbott ve Whittall gibi büyük tüccarların toprak satın aldıktan sonra İzmir'deki işlerinin çokluğunu bahane ederek eski toprak sahiplerinin köylülerle olan ortakçılık ve yarıcılık anlaşmalarını sürdürdükleri hakkında bilgiler var(111). Fransa'nın İzmir Başkonsolosu F. Rougon ise kitabında 2.000 dönüme kadar olan topraklarda kapitalist çiftçiliğin egemen olduğunu, daha büyük çiftliklerde ise ortakçılık ve yarıcılığın sürdüğünü belirtiyor. Bu genel kurala aykırı tek yörenin Kuşadası olduğunu, burada 2.000 dönümden büyük bazı çiftliklerde bile eski yöntemlerin bırakıldığını ve toprak sahibinin doğrudan doğruya tarımla ilgilendiğini ekliyor

Rougon(112). Toprak büyüklüğünün kapitalist tarıma hemen geçişi engellediğini en güzel gösteren örnek ise çok geniş topraklara sahip olan D. Baltazzi'nin konsolosluk mahkemesinde tanıklık yaparken dile getirdiği gerçeklerdir. Yargıcın sorduğu bir soruya karşılık olarak Baltazzi, çiftliklerinin ancak 16.000 dönümü üzerinde ücretli işçi çalıştırdığını, geriye kalan topraklarının ise köylüler tarafından eski anlaşmalar uyarınca işletildiğini belirtiyor(113).

İngilizler ile köylüler arasında yapılan ortakçılık anlaşmalarının zaman içinde çeşitli değişiklikler geçirdiğini de gözlemek mümkün. 1860'ların sonuna doğru İngilizler köylülerden genel olarak ürünün yarısını talep ediyorlar ve köylüler hangi ürünü yetiştireceklerine kendileri karar veriyorlardı. İzmir'in tarımsal ürünler ihraç eden bir liman olarak öneminin gitgide artması sonucu ortaklık anlaşmaları İngilizlerin dileklerine uygun biçimde yapılmaya başlandı(114). Artık köylüler yetiştirecekleri ürünü kendileri saptayamıyorlar, aksine, toprak sahibi İngilizin dilediği ve genellikle Avrupa'ya ihraç edilmesi mümkün olan ürünleri yetiştirmeye zorlanıyorlardı. Fakat havaların kötü gitmesi veya tarım hastalıkları sonucu tarladan beklenen ürün alınamadığı zamanlar toprak sahibinin payı da kendiliğinden azalıyordu. Bunun üzerine toprak kirasının ürün olarak ödenmesini öngören anlaşmaların yerini kiranın para olarak ödenmesini öngören anlaşmalar almaya başladı.

Bu tür anlaşmalara göre köylüler, toprağı belirli bir kira karşılığı kiraladıkları ve ürün kaldırıldığı zaman belli bir bölümünü toprak sahibine satmaya söz verdiklerine dair bir belge imzalamaya başladılar. Kira genellikle köylünün toprak sahibine satmakla yükümlü bulunduğu ürünün bedelinden düşülüyordu. Beklenen ürünün değeri bile bazen kirayı ödemeye yetmediği için, kiracı köylü borcunun geri kalan bölümünü gelecek yıl ve belirli bir faiz ile (genellikle % 30) ödemeyi yükümleniyor ve borç şu veya bu nedenle ertesi yıl da ödenmezse toprak sahibi İngiliz köylüyü borç ödeninceye kadar tarlasında ücret vermeden çalıştırma hakkına sahip oluyordu.

İngiliz toprak sahiplerinin aynı zamanda İzmir'de tarımsal ürün ihracatı ile de uğraşmaları, aynî kiraların parasal kiraya dönüşmesi sürecini daha da hızlandırdı. Parasal kira yöntemi ve ürünün belirli bir kısmını önceden

kapatma hakkına sahip olmaları, İngiliz tüccarlarının ihracat işlerinin daha düzenli yürümesini sağladığı gibi, beklenen ürünün elde edilemediği yıllarda tüccarların zarar etmesini de önlüyordu. Böylece toprak sahibi İngilizler bütün riskleri köylülerin üstüne yüklemiş oldular. Bu arada, topraklarını hâlâ ürünün yarı yarıya paylaşılması esasına göre kiralayan İngiliz tüccarlarından bazılarının iflasa kadar sürüklendikleri de görüldü. Örneğin, Ayasluğ yakınlarındaki topraklarını tütün yetiştirmek üzere yarıcılığa veren C. Gregoriades payına düşen tütünü bir Alman şirketine satacağına dair söz verdiği ve beklenen ürün alınamadığı için verdiği sözü tutmadığı için yüklüce bir tazminat ödemek zorunda bırakılarak iflas etti. Mahkemede verdiği ifadede Gregoriades, eğer diğer tüccarlar gibi topraklarını para ile kiralayıp ürünün bir bölümünü satın alma hakkını önceden elde etseydi köylülerden alacağı tazminatın Alman şirketine verdiği tazminatı karşılayabileceğini söylüyordu(115).

Batı Anadolu'daki toprak ilişkilerinin değişmesine yol açan etkenlerin değişik yörelerde değişik sonuçlar doğurduğunu görüyoruz. Bazı topraklarda insanın insan tarafından sömürülmesinin en yoğun ve en iğrenç biçimi olan köleciliğin gelişmesinin yanı sıra, toprakların el değiştirdiği yörelerde eski feodal yükümlülüklerin değişik ad ve biçimler altında sürdüğü de görüldü. Bazı yerlerde de üretimin kapitalist çizgi doğrultusunda yeniden örgütlendiği ve ücretli işçilerin kullanıldığı göze çarptı. Bu son biçim henüz bölgede egemen değildi fakat ilerdeki gelişmelerin ana doğrultusunu belirleyecek bir dinamizm taşıyordu.

## İNGİLİZ ÇİFTLİKLERİNİN KAPİTALİST YÖNDE GELİŞMESİ

Tarımda kapitalist üretimin yerleşmesinin ön koşullarından birisi tarımı tıpkı kapitalist bir fabrika gibi örgütleyecek bir sınıfın varlığıdır. İzmir'deki İngiliz tüccarlarının bu niteliğe sahip olduğu tartışma götürmez. Bu koşulla birlikte var olması gereken ve en az onun kadar önemli bir diğer koşul da köylülerin, kira ile veya mülk olarak sahip oldukları topraklardan yoksun bırakılarak mülksüzleştirilmeleri ve ücretli işçi olmaya hazır duruma getirilmeleridir. Böylece geçim ve üretim araçlarını yitiren köylüler "özgürleşir" ve yaşamlarını sürdürmek için meta haline dönüşmüş olan iş güçlerini satmak zorunda kalırlar.

Güçlü geleneklerin belirlediği ilişkiler içinde feodal beylerin topraklarını çeşitli biçimlerde işleyen köylülerin bütün direnmelerine rağmen topraklarından atılmaları, kapitalizmin güçlü olarak geliştiği ülkelerde, örneğin İngiltere’de, pek zor olmadı. Ne istediğini bilen ve istediğini almak için de her yola başvuran burjuvazi, büyük köylü yığınlarını topraklarından atmak için en kanlı yollara başvurdu.

Aynı yolu Batı Anadolu’da da denemek isteyen İngilizlere karşı köylülerin tepkisi çok sert oldu. Kuşaklar boyu işledikleri topraklardan zorla veya aldatmacayla atılan köylüler, 1883 yılında Söke ve Nazilli yakınlarında bazı İngiliz çiftliklerini işgal ederek direnmeye çabaladılar. Ancak kısa sürede yenilgiye uğrayarak toprak sahiplerinin dileklerini kabul etmeye zorlandılar. Ayrıntılarını en iyi bildiğimiz toprak işgali olayı Baltazzi ailesinin Bergama yakınlarındaki topraklarında görüldü. Demetrius Baltazzi, Dikili yakınlarındaki 84.000 dönümlük çiftliğini kendi adına tapuya geçirttiği halde, 1862 yılında Karaosmanoğlu ve Kulaksızoğlu ailelerinden satın aldığı Beylik, Karaağıl, Tepe ve Kabakum çiftliklerini karısının adına kaydettirmişti(116). Kocasının ölümünden sonra toprakların yönetimini eline alan Madam Baltazzi, İskoçya’nın ünlü Sutherland Düşesi[2] gibi köylüleri topraklarından çıkmaya zorladı. Yunan uyruklu kâhyası Eliopulos’un tuttuğu zorbaları, direnme belirtileri gösteren köylülerin üzerine saldırtan Madam Baltazzi, resmî kayıtlara göre 28.000 dönüm olan topraklarını 1894 yılında 88.000 dönüme genişletti(117).

Tapu kayıtlarının değiştirilmesi, dayak, zorlama veya ölüm tehdidiyle topraklarından edilen köylüler, 1895 yılı Haziran ayında Baltazzi çiftliğini işgal ettiler. Sayısı 1.000’e yaklaşan topraksız köylü aileleri, üzerlerine gönderilen 200 silahlı zaptiyeye karşı üç hafta direndiler. Sonunda yenileceklerini anlayınca, kendilerini atalarından kalma topraklardan atan kişiye karşı yapabilecekleri son şeyi yaptılar ve çiftlikte yanabilecek her şeyi, evleri, ağılları, ahırları, makineleri ve ürünleri ateşe verdiler(118). Madam Baltazzi’nin hesaplarına göre yangın sonucu ve işgal sırasında çiftlik 56.000 sterlinlik zarar gördü(119).

Toprak işgalini örgütleyen ve yöneten kişiler, Beşkaya köyünden Çerkez Osman, Kansız köyünden Bayındıroğlu Süleyman, Deliler köyünden Molla Mehmet, Koca Mustafa, İmam Mehmet Efendi ve Demirci’den Kara

Mehmet yakalanıp mahkemeye verildiler(120). Tarihimizin ilk bilinen toprak işgallerinden birisini yöneten bu köylü önderlerinin yargılama sonucu hangi cezalara çarptırıldığını bilmiyoruz.

İngilizlerin toprak sahibi olmalarını izleyen gelişmeler feodal toprak ilişkilerinin temelini sarstı. Ama bu ilişkiler, Batı Anadolu'nun çeşitli yörelerinde bir yama gibi duran İngiliz çiftliklerinin etkisiyle hemen ortadan kalkmayacak kadar köklü olduğu için, ortaya geçiş döneminin önemli niteliklerini yansıtan karmaşık bir yapı çıktı. Ücretli emek temeline dayanan kapitalist üretim biçimi bir gecede ortaya çıkamayacağı gibi feodal yapı da bir gecede yıkılamazdı. Geçiş dönemi, her iki üretim biçiminin de en temel öğelerini içeren bir yapı olmalıydı ve öyle oldu.

İngiliz çiftliklerinin bazı kesimlerinde eski yöntemlere göre düzenlenen ortakçılık ve parasal kira uygulamaları sürerken diğer kesimlerde ücretli işçiler çalıştırılmaya başlandı. İngilizlerin ödediği ücretlerin bölgenin ortalama kazanç düzeyinden daha yüksek olduğu iddia ediliyordu(121). Çiftliklerin yeni yeni ortaya çıktığı 1856 yılında tarım işçilerinin ortalama ücreti 1 şilin kadar iken(122) 1863 yılında İzmir yakınlarında 2 şiline, diğer yerlerde ise 1 şilin 6 peniye yükseldi(123). 1869 yılında ise Batı Anadolu'daki İngiliz çiftçiler bütün Osmanlı İmparatorluğu'nda en yüksek tarımsal ücreti kendilerinin ödediğini söyleyerek övünüyorlardı(124). Ücretlerdeki bu artışın 1870 yılında yavaşladığını ve ortalama 1 şilin 8 peni düzeyinde kaldığını görüyoruz(125). İngiliz çiftçilerin çalıştırdığı ortalama işçi sayısı hakkında yeterli bilgi yoksa da, bu çiftçilerden bir tanesinin çiftliğinde 135 kişinin çalıştığını biliyoruz(126).

İş gücü kıtlığının Türk toprak sahiplerini büyük güçlüklere uğrattığı devirlerde bile, İngilizler ödedikleri yüksek ücretler sayesinde işçi bulmakta zorluk çekmediler. İngilizlerin yanında çalışanların kazandığı yüksek ücretler masal gibi dilden dile dolaşıyor ve bölgenin en doğu ucu olan Yalvaç'tan bile İngiliz çiftliklerine işçi akması sonucunu doğuruyordu(127). Bu mevsimlik işçiler ürünlerin erken olgunlaştığı kıyı şeridindeki çiftliklerden başlayarak içerilere doğru gidiyorlar ve her çiftlikte ortalama 15 gün çalışarak sonbahara doğru Yalvaç dolaylarına varmış oluyorlardı.

1868 yılında mevsimlik işçi kıtlığının en yüksek düzeye çıkması sonucu birçok ürün gibi incirlerin bile ağaç üzerinde çürümeye bırakıldığı bir

zamanda İngilizler işçi sıkıntısı çekmediler(128). Yirminci yüzyılın ilk yıllarında İngilizlerin ödediği ücretlerin günde ortalama 3 şilin gibi yüksek bir düzeyde olduğunu görüyoruz(129). 1911 yılında tütün toplama ve ipe dizme işinde çalışacak işçilere ödedikleri ücret ise 6 şilindi ve o zamana kadar bölgede hiçbir gündelikçi işçi bu kadar yüksek ücret almamıştı(130).

Çiftliklerine daha fazla işçi çekebilmek için İngilizler, Aydın ve Kasaba demiryolları ile anlaşmalar yaparak işçilerin köylerden tarlalara, az bir ücret vererek gelmesini sağlayan "paso" yöntemini uygulamaya başladılar. Çalışacakları tarlayı uzakta görünce trenden atlayan işçilerden bazıları ciddi biçimde yaralandıkları için, bu yöntem kısa bir süre sonra bırakıldı (131).

Yere ve zamana göre, haftalık veya aylık olarak tutulan işçilerin yıllık olarak da işe alındığı oluyordu. Bu durumlarda işveren işçiye iki almaşık sunuyordu: İşçi ya bir yıllık ücret tutarı olarak peşin 12 sterlin alıyor ya da yiyip içmesi, yatacak bir yer verilmesinin yanı sıra bir kat giysi ile birlikte peşin 6 sterlin alıyordu. Kadın ve çocuklara ot ayıklamak gibi basit ve çok yorucu olmayan işlerde günde 5 peni ile 9 peni arasında bir ücret ödeniyordu. Tarımsal ücretlerin artmasına paralel olarak bu işçilere ödenen ücretler de 1870 yılına doğru 6 peni ile 1 şilin düzeyine yükseldi. Gün ağarınca çalışmaya başlayan işçiler güneş batınca paydos ediyorlar ve bu süre içinde yalnız bir saatlik yemek arası veriyorlardı. Böylece çalışma günü 9 saat ile 15 saat arasında değişiyordu. Çeşitli resmî ve dinsel tatiller dolayısıyla genellikle yılda 260 gün çalışılıyor, bazı yörelerde ise 304 gün çalışıldığı da oluyordu(132).

## İNGİLİZ ÇİFTÇİLER VE TARIMSAL KREDİ

İngiliz tüccarlarının aynı zamanda üreticilere tarımsal kredi sağladıkları da görüldü. Yabani otların ayıklanması veya çapa yapılması gibi hazır paraya dayanan işleri çevirebilmeleri için ortakçılara veya küçük çiftlik sahiplerine açılan kredilerin yanı sıra daha geniş çapta üretime geçmek veya tarım araçları satın almak isteyen, fakat yeterli sermayeleri olmayan büyük toprak sahiplerine de büyük miktarda borç veriliyordu. Faiz getirmelerinden başka tarımsal krediler aynı zamanda daha bol ve daha düzenli ürün alınmasını sağlayacağı ve dolayısıyla İngiliz tüccarların ihracat olanaklarını artıracağı için, İngilizlerin kredi işlerine dört elle sarılmaları doğaldı.

Bu tür kredi işlemlerine ait en eski örneği 1839 yılında buluyoruz. J. A. Werry adındaki bir İngiliz tüccarı palamut üreticilerine düşük faizle yılda 5.000 kuruş kadar kredi açıyor ve buna karşılık bütün palamut ürününü satın alma hakkını elde ediyordu(133). Daha sonraları kredi işlemlerinin toprak sahibi tüccarlardan C. Wood'un elinde toplandığı görüldü. Her yıl ortalama 650.000 kuruş tarım kredisi verdiğini ileri süren Wood, % 12 faiz istiyor ve kendinden önceki örneğe uygun olarak ürünü daha önceden satın almak hakkına sahip oluyordu(134). Başka bir İngiliz tüccar, J. Purdie, toprakları üzerinde kiracı olarak bulunan köylülere her yıl 4.250 sterlin borç verdiğini söylüyordu(135).

Demiryollarının yeni toprakları tarıma açması ve var olan üretim kapasitesini artırım gerekleri, her türlü üreticinin parasal kaynaklarının genişletilmesini gerektirdiği için kredi hacminin de büyümesi zorunluğu doğdu. Osmanlı Bankası ve Osmanlı Maliye Şirketi gibi ana uzmanlaşma alanı tarım kredileri olmayan kuruluşların yanı sıra, Ziraat Bankası'nın da tarımsal kredi sağlaması bu sorunu çözmeye yetmedi. Bunun ana nedenlerinden birisi, açılan kredi miktarının son derece yetersiz olmasıydı. Örneğin 1898 yılında tarımsal kredi kuruluşlarının dağıttığı kredi tutarı 546.125 sterlindi ve bu miktar 90.536 kişiye dağıtılmıştı(136). Resmî kredi kuruluşlarının adam başına ortalama 6 sterlin gibi az bir kredi dağıtmalarına karşılık İngiliz tüccarlarının kredileri adam başına 200 ile 300 sterlin arasında değişiyordu(137). İngilizlerin daha kısa süreli ve daha yüksek faizli kredi vermelerine rağmen ortalama kredi tutarının daha büyük olması ve kredi işleminin çok az bir formaliteyle tamamlanması borç alacaklara çok çekici görünüyordu. Basit bir senedin tanıklar önünde imzalanmasından sonra borçlu parasını hemen alıyor, ancak kredi miktarı çok yüksek olduğu zaman bir karşılık göstermesi isteniyordu. İngilizlerin ortalama % 24 faiz istemelerine karşılık(138) Osmanlı Bankası % 12 faiz istiyor, fakat borçlunun borç tutarına eşit değerde bir taşınamaz mali karşılık göstermesini zorunlu kılıyordu(139). Ziraat Bankası'nın dağıttığı kredilerin yetersizliği yüzünden, Aydın Valisi Naşit Paşa 1884 yılında bir açıklama yaparak, o zamana kadar % 10 olan aşar oranının % 11,8'e yükseltildiğini ve bu yolla elde edilecek fazla gelirin tarım kredisi kaynaklarını genişletmesi için Ziraat Bankası'na

verileceğini bildirdi(140). Bu uygulamanın sonuçlarının ne olduğu hakkında bilgi bulamadık.

**TARIM TEKNOLOJİSİNİN GELİŞMESİ**

Yerli ve yabancı toprak sahiplerinin ilkel tarım araçlarından yüksek verimli modern tarım araçlarını kullanmaya geçmelerini etkileyen başlıca faktörlerden birisi, o zamana kadar var olan toprak kullanma biçimiydi. Eldeki veriler, 1860'ların ortalarına kadar, Batı Anadolu'da egemen toprak kullanma biçiminin uzun-nadas yöntemi olduğunu gösteriyor. Bu yönteme göre, ormanların yakılması veya ağaçların kesilmesiyle kazanılan topraklar bir yıl ile sekiz yıl arasında değişen bir süre boyunca işleniyor, sonra altı ile on yıl süreyle nadasa bırakılıyordu. Nadas süresi sona erince tarla üzerinde bitmiş olan otlar temizleniyor ve tekrar üretime geçiliyordu. Ormanların toprak kazanmak amacıyla tahrip edilmesi sonucu, Batı Anadolu bölgesinde yüksekliği 1.000 metreden az yörelerde hemen hemen hiç orman kalmadı. Cumaovası'nın batısı dahil Sakız Boğazı'na kadar olan alandaki bütün ormanlar yakıldı. Bozdağlar ve Aydın Dağları'nın doğu ve batı uçlarındaki geniş ormanlik alanlar da 19. yüzyıl ortalarına gelindiği zaman tümüyle ortadan kalktı.(141)

Nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu yörelerde ise egemen toprak kullanma biçimi kısa-nadas yöntemiydi. Bu yönteme göre toprak bir yıl ekildikten sonra, bir veya iki yıl süre ile nadasa bırakılıyordu. Uzun-nadas yerine, kısa-nadas yönteminin bütün bölgede egemen olabilmesi için, tarımın belirli bir ölçüde kapitalizme açılmasının yanı sıra, nüfus artışının da hızlı olması gerekiyordu.

Uzun-nadas yönteminin egemen olması demek, tırpan ve demir pulluk gibi ileri tarım araçlarına çok gerek olmaması demekti. Ormanların çeşitli yollarla yok edilmesi sonucu kazanılan ve bu yüzden yarı yanmış ağaç gövdeleri ve kesilen ağaçların kökleri ile boydan boya kaplı olan tarlalarda toprağı çapalamak yoluyla ekime hazırlamak demir pulluk kullanmaktan hem daha kolay hem de daha ekonomikti. Ürün kaldırma mevsiminde de tırpan yerine orak kullanılması, orakla biçme sonunda elde edilen ürünün daha kolay taşınabilir ve depolanabilir olmasının sonucuydu. Tırpan kullanıldığı zaman elde edilecek olan saplar hayvancılığın gelişmediği bir

yörede çok değer taşımıyordu. İngiltere, Fransa ve Almanya'da orak yerine tırpan kullanılmasının yaygınlaşması sonucu buğday hasadında % 40'a, arpa ve yulaf hasadında ise % 50'ye yakın bir iş gücü tasarrufu elde edilmişti,(142) ama Batı Anadolu'da bu tür bir gelişme görülmüyordu. Bu gelişmeyi engelleyen ekonomik faktörlerden birincisi, orakla biçilen buğday veya arpanın yalnız başının biçilmesi ve sapların tarlada bırakılmasıyla ürünün tarladan ambarlara kaldırılmasının hem daha kolay ve ucuz olması hem de daha az depolama yeri gerektirmesiydi. İngiltere Ticaret Dairesi'nin yaptığı bir araştırmaya göre, Türkiye'de tırpanla biçme yapıldığı zaman elde edilecek sapların ekonomik olarak taşınabilmesi için sapları beş veya altı kere sıkıştırarak küçük hacimli balyalar haline getiren sıkıştırma makineleri gerekiyordu. Bu makinelerin satın alınması ise ancak sıkıştırılacak sap miktarı çok olduğu zaman ekonomik oluyordu(143). İkinci bir neden de, orakla biçilen buğdayın arasında tırpanla biçilen buğdaya göre daha az yabani ot bulunmasıydı(144).

Köylülerin mülkü olan veya ortakçılık ve kiracılık yolu ile tasarruf ettikleri toprakların ortalama büyüklüğünün 12 ile 48 dönüm arasında değişmesi(145) çapa veya karasabana göre çok pahalı olan demir pulluğun kullanımını engelliyordu. Pulluk kullanılmasıyla işlerinden olacaklarını gören köylülerin bu "gâvur icadı"na karşı besledikleri duyguların da etkili olduğunu söyleyebiliriz. Bu nedenle, bazı yörelerde toprak sahiplerinin ileri teknoloji kullanma yolundaki çabalarının "köylülerin çok sert direnmesiyle" karşılaştığı görüldü(146).

Bu tür direnmeler İngiliz çiftliklerinde de oldu. Örneğin C. S. Hanson, çiftliğinde "İngiliz" pulluğu kullanmak yolunda bir girişimde bulunduğu zaman ilk karşı koymanın çiftlik kâhyasından ve sonraları daha sert biçimde işçilerden gelmesi üzerine, tek çıkar yolun işçileri ikna etmekten geçtiğini anlayan çiftlik sahibi, çiftliğin bir köşesinde ayırdığı özel bir yerde iki yıl süreyle "İngiliz" pulluğunu deneysel olarak kullandı. Aldığı sonuçları geleneksel tarım araçlarıyla alınan sonuçlarla karşılaştırarak, "İngiliz" pulluğunun işçilerin sandığı gibi "beş para etmez ve uydurma" bir araç olmadığını gösterince, direnme sona erdi(147). İngiltere Ticaret Dairesi de, Türkiye'ye tarım araçları satmak için başlatılmış olan kampanyaya katılan şirketleri uyararak, Türkiye'de resimli katalogların çok işe yaramadığını,

asıl önemli olan şeyin toprak sahiplerinin araçları çalışırken görmesi olduğunu bildirdi(148). Kampanyanın pratik gösterilerle uzun süre sürdürülmesinin yanında, 1910 yılında şirketlerin özel olarak kiraladıkları bir tren, İzmir'den Çivril'e kadar her istasyon ve durakta durarak, özel çağrılı toprak sahiplerine çeşitli araç ve makinelerin çalışmaları hakkında gösteriler yaptı(149).

Tarımın tümüyle kapitalizme açıldığı yerlerde iş gücü kıtlığının makineleşmeye yol açması doğaldır. Batı Anadolu'da yerli toprak sahiplerinin kapitalist yöntemleri kullanma ve yaygınlaştırmadaki yetersizliği ve İngilizlerin bu yönde çok daha başarılı olmaları sonucu, tarımın makineleştirilmesinde en büyük rol İngilizlere düştü. Emperyalizmin etkisine Batı Anadolu'dan sonra açılan Çukurova'da Türk toprak sahiplerinin kapitalist ilişkileri daha hızlı bir biçimde geliştirdiği, tarımda makine kullanımının daha yaygın olduğu görüldü. Bu bölgede Amerikan ve Alman şirketleri her yıl ortalama 25 tane buharlı harman dövme makinesi, 800'e yakın buharlı pulluk, 1.200 tane biçer-bağlar ve binlerce tohum ekme makinesi sattıklarını ileri sürüyorlar(150). Türk ve Ermeni toprak sahiplerine ait çok geniş çiftliklerin bulunduğu Çukurova'da, Batı Anadolu'ya göre oldukça geç başlayan kapitalist tarımın çok daha hızlı geliştiği söylenebilir. Batı Anadolu'da Türk toprak sahiplerinin çiftliklerinde ilk makinelerin 1885 yılında görülmesi(151) İngilizlerin makineleşme hareketinin öncüsü olduğunu kanıtlar. Aşağıda belirtilen nedenler yüzünden bu öncülük çok geniş boyutlara ulaşamadı, ama tarımın gelişme yönünü etkilemesi bakımından önemli oldu.

1870'lere gelinceye dek tahıl ve pamuk üretimine göreli olarak daha çok ağırlık veren İngiliz çiftçiler, ihraç edilme olanakları daha yüksek olduğu için 1875'ten itibaren sınai bitkiler üretimine yöneldiler. Üzüm, tütün, incir, kökboya, zeytin, palamut ve haşhaş üretiminde yoğunlaşan bu çabalar, hızlı ve geniş ölçekte bir makineleşme gerektirmiyordu. Üzüm bağlarının gübre ve ilaç gereksinimleri vardı, ama makineli tarım gerekmiyordu. Kökboya ve palamut ise, hiç ilgi gösterilmese bile doğal olarak yetişiyordu. İncir bahçeleri ve haşhaş tarlaları oldukça derin bir biçimde sürülmek ve çapalanmak istiyordu. Ancak bunun için de demir pulluk kullanmak yetiyordu.

İngilizlerin yaygın makineleşme istemeyen tarım dallarında uzmanlaşmasına karşılık makineleşme hareketinde gene de öncü oldukları görüldü. Varlığını saptadığımız tarım makinelerinin büyük çoğunluğunun İngiliz çiftliklerinde kullanılmasının yanı sıra, tarım makineleri satışını da en başarılı olarak gene İngilizlerin örgütlediğini söyleyebiliriz. Merkezleri Ipswich ve Wexford'ta bulunan iki İngiliz şirketi tarım makineleri ithalatı ve satışını hemen hemen tekellerine aldılar. Satışlarını kredi ile yapan bu şirketler aynı zamanda ufak tefek onarım işlerini de para almadan yapıyorlardı. Aynı amaçla kurulmuş olan Alman ve Amerikan şirketlerine göre daha başarılı oldukları görülen bu şirketlerin sattıkları makineler Batı Anadolu'nun dağlık yörelerinde bir yerden diğerine kolaylıkla nakledilebiliyordu. Ayrıca çok kolay kullanılmaları, Alman ve Amerikan makinelerinin tersine buhar gücü ile değil koşum hayvanları tarafından çalıştırılmaları sayesinde her tarafta aranılır olmuşlardı(152). Bu iki şirket, Aydın Demiryolu yöneticileri ile de bir anlaşma yaparak sattıkları makinelerin yedek parçalarının demiryolu istasyonlarında stok edilmelerini ve bozulan makinelerin demiryolu teknisyenleri tarafından çok ucuz bir bedel karşılığı onarılmasını sağladılar. Böylece, İngilizlerden aldığı makinesi bozulan çiftçi en yakın demiryolu istasyonuna gidiyor ve gereken onarımı çok kısa bir süre içinde yetenekli ustalara yaptırabiliyordu(153). Tarım makineleri satışını elinde tutan İngiliz şirketlerine yaklaşan en büyük başarıyı, Bir Avusturya-Macaristan şirketi olan Die Ungarische Bank und Handels Aktiengesselschaft gösterdi. Kredili satış ve önemsiz onarımların parasız yapılmasının yanı sıra bu şirket, sahibi olduğu bir "örnek" çiftlikte sık sık gösteriler düzenliyor ve alıcılara makinelerin hangi işlerde nasıl kullanılacağı hakkında geniş bilgi sağlıyordu (154).

Eldeki verilerin gösterdiğine göre, tarım makinelerinin büyük çoğunluğu yabancıların ve özellikle de İngilizlerin çiftliklerinde kullanılıyordu. İngilizler o dönemin en ileri teknolojisinin ürünü olan biçerdöverlerden 19 tane satın aldıkları gibi ilerde 10 tane daha almak üzere anlaşma yapmışlardı. Hollandalı C. van Lennep geniş çiftliğinde bir İngiliz mühendisinin denetim ve gözetimi altında buharlı pulluk kullanarak tarım yaparken, F. Whittall, Tire yakınlarındaki çiftliği için 1850 yılında 1.000 sterlin, ertesi yıl ise 484 sterlin harcayarak "modern" makineler aldığını

bildiriyordu(155). J. Paterson “geliştirilmiş makine ve araçlar” satın almak için her yıl 700 sterlin harcarken, D. Baltazzi iki yıl içinde 10.000 sterlin değerinde makine satın aldığını söyleyerek övünüyordu(156). F. G. Vedova’nın çiftliği için buharlı pulluk(157) ve J. T. Smith’in her yıl ortalama 750 sterlin değerinde çeşitli tarım makineleri satın alması(158) gibi örnekler İngiliz çiftliklerinde makineleşmenin boyutları hakkında bilgi vermektedir.

1880 yılında Aydın vilayetinde toplam 2.200.000 dönüm toprak sulanıyordu. 1893 yılında ise sulanan toprakların alanı 4.100.000 dönüme genişledi(159). Sulanan alandaki bu artışın büyük bir bölümünün devlet tarafından gerçekleştirildiğine kuşku yok. Bu arada yabancıların çiftliklerinde özel sulama programlarının uygulandığı hakkında bilgiler var. Örneğin, C. F. Tebbitt çiftliğinde açtırdığı derin kuyulardan sulama amacıyla su çekmek için Manchester’den, saatte 4.800 galon su çekebilecek kapasitede üç motorlu pompa getirtmişti. C. van Lennep de çiftliğinin 8.000 dönümlük bölümünü kendi olanaklarıyla suladığını bildiriyordu(160). Yukarıda belirttiğimiz tarım makinesi alımına ait rakamların oldukça yüksek olması, bu harcamaların içinde sulama işleri ve toprağın verimini artırıcı diğer harcamaların da olduğu kanısını uyandırıyor.

Bölgede uzun-nadas yönteminden kısa-nadas yöntemine ve giderek yıllık üretime geçiş, nadas süresinin kısaltılması ve sonunda tümüyle ortadan kaldırılması sonucu oldu. Böylece toprağın verimliliğini yeniden kazanma ve bu verimliliği koruma sorunu ortaya çıktı. Uzun-nadas yönteminde yakılan veya toprağa karıştırılan doğal bitki örtüsü bir dereceye kadar toprağın verimliliğini sürdürebiliyordu. Ancak, nadas süresinin kısalmasıyla aynı görevi doğal veya yapay gübrelerin görmesi gerekti. Hayvancılığın gelişmemiş olduğu Batı Anadolu bölgesinde yeterli miktarda doğal gübre elde etmek olanağı yoktu.

Avrupa’da yapay gübrelerin tarımda kullanılması 1850’lerde fosfat ve süperfosfatlarla başlamıştı. Fransa’da demiryolu ağının genişlemesini izleyen yapay gübre kullanımı, 1850 ve 1880 yılları arasında buğday veriminde % 50 dolayında bir artış sağlamıştı(161). Türkiye’de ise uzun-nadas yöntemi ile tarım yapılan yerlerde gübre gereksinimi pek duyulmuyordu. Daha ileri tarım yöntemlerinin uygulandığı diğer yörelerde ise çiftçiler toprağın verimliliğinin yavaş yavaş azaldığının farkına

varıyorlar ve bu duruma çare bulmak için çalışmalar yapıyorlardı. Örneğin, Büyük Menderes boyunda geniş toprakları olan J. Hadkinson İngiltere’de okuyan oğluna kimyanın tarımda uygulanma yöntemleri hakkında çalışmalar yapmasını salık veriyor ve toprağın veriminin gittikçe azalması karşısında yapay gübre fiyatlarının son derece yüksek olması sonucu Batı Anadolu’da yerleşmiş olan birçok İngiliz çiftçisi gibi kendisinin de çaresiz kaldığından yakınıyordu(162).

Bölgede yaygın bir biçimde gübre kullanıldığına dair veri bulamadık. Zaten yüksek olan yapay gübre fiyatlarının ithalat vergisi ve aracı kârlarıyla daha da yükseltilmesi çiftçilerin gübre kullanmasını engelleyen etkenlerden biri olabilir(163). İzmir limanı ithalat istatistikleri, 1897’den başlayarak her yıl ortalama 300 sterlin değerinde kükürt ithal edildiğini göstermektedir. Üzüm bağlarının ilaçlanmasında kullanılan bu maddenin dışında yapay gübre olarak 1912 yılında 124.428 kg., 1913 yılında da 91.760 kg. çeşitli kimyasal maddelerin ithal edildiğini görüyoruz(164). Buna karşılık, Batı Anadolu’da yaygın ve gelişmiş bir sülfürik asit ticareti bulunduğunu gösteren bir rapor(165) bölgede ilkel de olsa bir süperfosfat üretimi yapıldığını akla getiriyor.

Bağların ilaçlanmasında kullanılan kükürt İtalya’dan ithal edildiği gibi yerel olarak da üretiliyordu. 1887 yılında Yunanistan’daki üzüm rekoltesinin kuraklık yüzünden son derece düşük olması nedeniyle Batı Anadolu’da ihracata dönük üzüm yetiştirmenin büyük bir hızla geliştiği görüldü(166). 1888 yılında Fransa ile İtalya arasındaki ticaret anlaşmasının yürürlükten kalkmasıyla da Fransa’nın üzüm ithal olanakları büyük ölçüde kısıtlanmış oldu(167). Böylece Türkiye kuru üzüm piyasasında hiç olmazsa bir süre için rakipsiz kalmış oldu. Osmanlı Hükümeti bağcılığı aktif olarak destekleme kararı aldı. Üzüm ihracatından alınan % 1 oranındaki değere göre vergiyi kaldırdığı gibi ihracat değerinin % 8’i kadar bir prim vermeyi vaat etti. İngilizlerin büyük bir hızla bağ satın almaya ve “Avrupai üretim biçimleri” uygulamaya başladıkları görüldü. 1893 yılında Aydın vilayetindeki bağların büyük çoğunluğunun İngilizlerin eline geçmiş olduğu bildirildi(168). Bu bağlarda Amerikan fidelerinden üretilen kütüklerin hepsinin ilaçlanmış ve aşılanmış olduğu göze çarpıyordu.

Alman bağcılık şirketi Müller-Suppa'nın Almanya'dan getirttiği asma fidanlarının hastalıklı (filokseralı) olması sonucu(169) önceleri yavaş yavaş sonra hızla yayılan hastalık 1894 yılında bütün bağları etkisi altına aldı. Hem hastalığın daha çok yayılmasını önlemek, hem de yeni üretim olanakları sağlamak amacıyla üzüm kütükleri sökülmeye ve bağlar yakılmaya başlandı. Hastalığın daha çok yayılmasını önlemek isteyen Osmanlı Hükümeti bağcılıktan alınan her türlü verginin 10 yıl süreyle kaldırıldığını ve filokseranın tahrip ettiği her dönüm için bağ sahiplerine 10 lira tazminat verileceğini açıkladı. Bu iş için gerekli olan para kuru üzüm satışlarına kilo başına 1 para vergi koymakla sağlanacaktı. Bu tedbirler bağcılığın yok olmasını önledi, ama o zamana kadar bağlar çok büyük zarar gördü(170).

Filokserayla birlikte, Fransa'nın kuru üzüm ithalatından aldığı gümrük vergisinin yükselmesi bu ülkeye olan ihracatın yarı yarıya azalmasına sebep oldu; İzmir f.o.b.[3] ihracat fiyatı ton başına, 180 franktan 50 franga düştü(171). Fransız pazarının büyük ölçüde daralması ve ancak Almanya'ya ihracat yapılabilmesi bağcılığın eski hızını azalttı ve bağların ilaçlanması ihmal edilir oldu. Bağcılığın geçirdiği durgunluk dönemi, 20. yüzyıl başlarında kimyasal madde fiyatlarının ucuzlamasına ve 1911 yılında Seydiköy'de modern bir tarım okulu açılıncaya dek sürdü. Bu okulda her yıl 300.000 asma fidanı aşılanıyor ve bağcılara çok ucuz fiyatla satılıyordu(172).

## TARIMDA KAPİTALİST ŞİRKETLER

19. yüzyıl sonlarına gelindiği zaman Batı Anadolu tarımında birbirinden pek de kesin çizgilerle ayrılmayan üç tür üretim ilişkisi ortaya çıkmıştı. Bunlardan birincisi, Türk toprak sahiplerinin sürdürdüğü fakat gittikçe zayıflamakta ve çözülmekte olan feodal üretim biçimiydi. Bölgenin kapitalizme hızla açılması karşısında bu ilişkiler zorlanıyor ve feodal toprak sahipleri eski ayrıcalıklarından fedakârlık ederek topraklarını daha ileri üretim biçimlerinin temsilcisi olan çiftçilere satmak zorunda kalıyorlardı. Eski güçlerini çok büyük ölçüde yitirmiş olan feodaller toplum hayatındaki etkilerinin de yavaş yavaş silindiğini görüyorlardı.

İkinci olarak, kapitalist üretim ilişkileri ile feodal üretim ilişkilerinin değişik biçimlerde de olsa yan yana yaşadığı görülüyordu. Geçiş dönemini

tam anlamıyla temsil eden bu çiftçilerin toprakları üzerinde emek-rant uygulamaları pek görülmemekle beraber ortakçılık ve yarıcılık oldukça yaygındı. Bunların bağımsız küçük üreticilere veya büyük ölçekte kapitalist üretim yapan çiftçilere toprak kiraladıkları da oluyordu. Belirli bir sermaye birikimini gerçekleştirmiş olan bu üreticiler iki üretim biçimi arasındaki geçişi temsil ettikleri gibi, koşullara bağlı olarak, ya giderek kapitalistleşerek üçüncü gruptaki kapitalist çiftçilerin arasına katılıyorlar, ya da yarı feodal yapıyı pekiştiriyorlardı.

Üçüncü grupta bulunan az sayıdaki kapitalist çiftçiler hemen hemen tümüyle yabancılardan ve özellikle İngilizlerden oluşuyordu. Bunlar genellikle ihracatını yaptıkları ürünleri yetiştiren veya yetiştirilmesini teşvik eden tüccar-çiftçilerdi. Hepsinin İzmir'de büyük ticaretevleri ve Londra, Liverpool, Paris, Marsilya ve Hamburg gibi büyük kentlerde şubeleri vardı. Çiftliklerinde ücretli işçi kullanarak veya ortakçıları aracılığıyla ürettikleri ya da kiracılarının yetiştirdiği tarımsal malları ticaretevleri aracılığıyla bu kentlere ihraç ediyorlardı.

Öte yandan, kapitalist çiftçilerin en ileri ve başarılı olanları Londra, Liverpool ve Manchester tüccar ve sanayicileriyle birlikte tarım şirketlerini oluşturdular. Bu şirketlerden bazıları İzmir'de İngiliz tüccarları tarafından kurulmuş, sonra çeşitli yollarla İngiltere'deki ortakların kontrolüne geçmişti. Şirketin asıl kurucusu durumunda olduğu halde yönetimi ellerinden kaçıran İzmir'deki İngilizler şirketin İzmir yöneticiliği veya temsilciliği ile yetinmek durumundaydılar. Örneğin, J. B. Giraud, bir zamanlar pay senetlerinin çoğunluğuna sahip olduğu Smyrna Vineyards and Brandy Distillery Company'nin İzmir'deki genel müdürü olmuştu. Gene bir zamanlar Giraud ve Whittall aileleri tarafından kontrol edilen Smyrna Fig Packers Ltd. İngiltere'deki ortakların kontrolüne geçtiği zaman bu iki ailenin bazı bireyleri şirketin İzmir yöneticiliğine getirilmişti(173). Daha sonra da görüleceği gibi bu şirket İzmir'in kuru incir ihracatını tekeline almıştı. Üç Rum tüccar çiftçinin kontrolünde bulunan Levant Trading Agency Ltd. 20.000 dönüm genişliğinde çeşitli bağlar satın almış ve kuru üzüm ihracatında uzmanlaşmıştı (174).

Aşağıdaki tablo Batı Anadolu bölgesinde faaliyet gösteren ve çeşitli tarım dallarında uzmanlaşmış olan İngiliz ve İngiliz-azınlık şirketlerinden

bazılarının adlarını ve sermaye durumlarını gösteriyor:

TABLO 9
TARIMDA KAPİTALİST ŞİRKETLER

| Şirketin Adı | Sermayesi (£) | Kaynak |
|---|---|---|
| Smyrna Vineyards and Brandy Distillery Co. Ltd. | 20.000 | PRO, BT 31/1655 (5291) |
| Smyrna Dried Fruit Importers Association Ltd. | 50.000 | PRO, BT 31/11655 (90120) |
| Asia Minor Tobacco Co. Ltd. | 30.000 | PRO, BT 31/13787 (119380) |
| Ottoman Cotton Co. Ltd. | 100.000 | PRO, BT 31/778 (424 c) |
| Asia Minor Co. Ltd. | 500.000 | PRO, BT 31/737 (230 c) |
| Asia Minor Cotton Co. Ltd. | 100.000 | PRO, BT 31/819 (629 c) |
| Smyrna Fig Packers Ltd. | 150.000 | PRO, BT Reg. no. 119667 |
| Ottoman Oil Co. Ltd. | 30.000 | PRO, BT 31/19811 (113608) |
| Levant Trading Agency Ltd. | 50.000 | PRO, BT 31/9276 (68939) |

Bu şirketlerin yalnız mal alım satımıyla uğraşan normal ticaret şirketlerinden farkı, hepsinin üretimden malın satılışına kadar her aşamayı kontrol etmeleriydi. Kendi toprakları, üzerinde yetiştirdikleri üzüm, incir, zeytin, pamuk, tütün, palamut ve haşhaşı kendi atölye veya fabrikalarında işledikten sonra Londra, Liverpool veya Hamburg'daki şubeleri aracılığıyle satıyorlardı. Pamukların çırçırlanması, kuru üzüm ve incirlerin kimyasal maddelerle işlenmesi, hep bu şirketlerin kendi atölyelerinde yapılıyordu. İki tane yağ fabrikası ve rafinerisi olan Ottoman Oil Company'nin işlediği zeytinler, şirketin kendi malı olan zeytin bahçelerinde yetişiyordu(175). Daha önce de belirttiğimiz Asia Minor Company'nin dışındaki bütün şirketler son derece başarılıydı ve İngiltere Ticaret Dairesi kayıtlarına göre Smyrna Fig Packers Ltd. 1960 yılında bile hâlâ İzmir'deki ticaretini sürdürüyordu.

2 Sutherland Düşesi, 1814-1820 yılları arasında 3.000 köylü ailesini topraklarından kovarak 3 milyon dönümden fazla toprağa konmakla ün salan bir İskoç soylusudur.

3 f.o.b. –(Free On Board)–: Mallar taşıta (gemiye) yükleninceye kadar yapılacak her türlü masrafları içine alan fiyat.

# V

## SANAYİDE İNGİLİZ SERMAYESİ



Batı Anadolu tarımında parasal sermayenin, emeği üretim araçlarından nasıl ayırdığını, İngilizlerin elinde biriken tüccar sermayesinin sınırlı bir biçimde de olsa, kırsal kesimde pazar için üretim yapan toprak kiracılığının yanı sıra mülksüzleştirilmiş bir işçi sınıfını da geliştirdiğini gördük. Şimdi sıra madalyonun diğer yüzünü, yani sanayinin gelişmesini görmeye geldi.

Osmanlı toplumunun tarihsel gelişiminin Batı toplumlarından değişik olduğu hakkında çok şey yazıldı ve yazılıyor. Ne var ki, kaba çizgiler dışında bu tarihsel gelişme sürecinin kafalarda netleşmediği de bir gerçek. Bildiğimizden çoğunu söylememeye dikkat ederek, emperyalizmin dolaylı ve dolaysız etkisi a1tında Batı Anadolu tarımında kapitalistleşmenin temel çizgilerini belirtmeye çalıştık. Aynı etkilerin daha da güçlü olarak duyulduğu sanayi kesimindeki gelişmeler, Osmanlı toplumunun tarihsel gelişmesinin hiç de orijinal olmadığı, tersine, bir zaman farkıyla da olsa, Avrupa modelini izlediği hakkındaki kanımızı güçlendirdi.

### AVRUPA MODELİ İLE OLAN BENZERLİK

Ne tarihsel ne de çağdaş kaynaklarda Osmanlı sanayisinin yapısı ve örgütlenmesi hakkında derinliğine bilgi var. Her ne kadar 1838 Ticaret Anlaşması'nın sanayi üzerindeki etkileri bazı çalışmalara konu olmuşsa da(1) ilk sanayi sayımının yapıldığı yıl olan 1913'e kadar bu yapının ne olduğu ve nasıl geliştiğini ayrıntılarıyla bilmiyoruz(2). Bu arada Osmanlı sanayisinin 19. yüzyılda bir "sanayi devrimi" geçirdiğini savunan gariplikleri bir yana bıraktığımızı da belirtelim(3).

Bu bölümde, verilerin elverdiği oranda, İngiliz sermayesinin Batı Anadolu sanayisini nasıl geliştirdiğini incelemeye çalışacağız. Sanayinin yabancıların ve azınlıkların tekelinde gelişmesinin çok önemli sonuçlarına daha sonra değineceğiz.

Tarımdaki kapitalist gelişmenin sanayideki paraleli, tıpkı tarımdaki gibi, emeğini para karşılığı satmaya hazır, özgür bir işçi sınıfı gerektirir. Kentlerdeki işçi sınıfı, tarımın tersine, çeşitli kökenlerden gelen işçilerden oluşur. Başlangıçta, mülksüz köylüler, lonca örgütlerinin dağılmasıyla bağımsızlaşan çırak ve kalfalar, loncaların dışında üretim yapan zanaatkârların oluşturduğu işçi sınıfı, kapitalist üretim biçiminin gelişip yaygınlaşmasıyla daha da kalabalıklaşır. Ara tabakalardan ve kapitalist yarışmanın çökerttiği küçük burjuva işletmelerden katılan eski "patronlarla" çoğalan işçi sınıfı giderek toplumun en kalabalık sınıfı olur. Bu gelişmenin yanı sıra ve bu gelişmeyi hızlandıran bir süreç olarak ortaya çıkan diğer koşul da tüccar ve tefeci kârlarının önemli bir bölümünün sanayi sermayesine dönüşmesidir. Sanayi sermayesi yalnız emek gücünü değil emeğin koşulları olan emek objelerini de satın alabilmelidir. Bütün bunlara ek olarak ortaya çıkan bir diğer koşul da belirli bir beceri düzeyinin var olmasıdır, ki bu da genellikle ev sanayisi veya loncaların geliştirdiği beceri olarak ortaya çıkar.

Parasal sermayenin sanayi sermayesine dönüşmesinin "elle tutulur, gözle görülür örnekleri" tarihsel olarak, tüccarların, özellikle kırsal kesimde, köylülerin yan uğraşlarını kendi denetim ve gözetimleri altında örgütlemesiyle görülür. Kırsal yan uğraşların parça-başına-iş veya manifaktür biçiminde örgütlenmeye uygun olmalarından başka, bu biçimlerin neden kırsal kesimde ortaya çıktığını açıklayan iki önemli etken daha vardır. Bunlardan birincisi, köylülerin tarımdan arta kalan zamanlarında uğraştıkları eğirmecilik, dokumacılık vb. işlerin özel bir beceri gerektirmemesidir. İkinci etken de, bu tür işlerin kentlerden uzakta ve loncaların denetimi dışında örgütlenmesi zorunluluğudur.

Batı Anadolu bölgesinde tüccar sermayesinin, Avrupa örneğinin "devrimci olmayan" yolunu[4] izleyerek(4), ilk önce kırsal kesimde sanayi sermayesine dönüşmesinde bu iki etkenin önemli bir rol oynadığını sanıyoruz. Kentlerde örgütlenen loncaların, sanayinin gelişmesine nasıl

engel oldukları hakkında iki örnek verelim. 1841 yılında İzmir'de kuru incir ve üzümlerin ihraç edilmek üzere içine konduğu tahta sandıkları yapan marangozlar Nikoli adındaki bir Rumun başkanlığındaki bir loncada örgütlenmişlerdi. Sayısı 35'i bulan bu marangozlar lonca düzeninin kendilerine sağladığı ayrıcalıkları kötüye kullanıyor ve etkin bir biçimde denetlenmemelerinin verdiği rahatlıkla kötü kalite mal üretip yüksek fiyata satıyorlardı. Hem ödedikleri yüksek fiyatlar, hem de kötü yapılmış kutuların ihracata verdiği zarar yüzünden, İngiliz tüccarları loncayı tekrar tekrar şikâyet edip sorunun bir çözüme bağlanmasını istedikleri halde hiçbir tedbir alınmadığı için bu durum sürüp gidiyordu(5). Lonca üyesi olmak için yaptıkları müracaat da, yabancıların lonca üyesi olmasını yasaklayan bir kural olmadığı halde geri çevrilince, İngilizler kendi bağımsız marangozhanelerini kurmak için harekete geçtiler. Buna karşılık lonca üyeleri de İngiltere'den ithal edilen marangoz araçlarını parçaladılar ve Vilayet aracılığıyla İngilizlere bir ihtar mektubu göndererek lonca dışında böyle işlere izin vermeyeceklerini, aksine davrananların şiddetle cezalandırılacağını bildirdiler(6). Bu gözdağı etkisini göstermiş olacak ki, 1887 yılına kadar İngilizler İzmir'de marangozhane kurmaya girişmediler. Gene 1841 yılında, uğraş alanı belirtilmeyen bir loncaya üye olan İngilizler ya kanunsuz birtakım vergiler ödemek ya da loncadan çıkarılmak almaşığıyla karşı karşıya bırakılınca, vergiyi ödemeye hazır olduklarını, çünkü loncadan atılmanın kendilerini "yıkacağını" belirttiler(7).

İkinci örneğimiz, 1861 yılında Abbott ailesinin İzmir'de kurduğu müslin boyama ve basma fabrikasına ait. Batı Anadolu'da çok geniş bir pazarı olan basma müslinlerin kumaşını dışarıdan getirtmek ve basma işleminin İzmir'de yapılmasını sağlamak amacıyla kurulan fabrikaya, çoğunluğu Ermenilerden oluşan Basmacı Esnafı Loncası karşı çıktı. Loncanın ileri sürdüğüne göre İngiliz fabrikasında uygulanan basma teknolojisi yerli zanaatkârların kullandığı yöntemden çok üstündü. Dolayısıyla, İngiliz malı müslinler daha ucuza mal oluyor ve lonca kurallarına aykırı olarak, haksız rekabet ortaya çıkıyordu(8). Loncanın iddialarını inceleyen ve haklı bulan yetkililer, Abbott fabrikasının kapatılmasına karar verdi. Karara itiraz eden fabrika sahiplerinin hükümete başvurmaları bir sonuç vermedi(9).

Belirli bir beceri düzeyi isteyen sanayi işleri için yeterli nitelikte işçilerin olmaması, kentlerde fabrikaların kurulması ve gelişmesini önleyen önemli bir faktördü. Aydın Demiryolu'nun yapımı sırasında, Türk ve azınlık işçilerin kolayca eğitilip modern araç ve gereçleri kullanabilecek duruma getirildikleri görülmüştü. Fakat modern fabrika üretiminin temeli olan makineleri kullanacak işçileri bulmak ve eğitmek çok daha güçtü. Demiryollarının yapımı sırasında tünellerin duvarlarını yapmak üzere tutulan yerli tuğla yapımcılarının ürettiği tuğlaların istenilen nitelikten çok uzak olması sonucu, İngiltere'den özel olarak tuğla yapımcıları getirtilmesi de(10) bölgedeki beceri düzeyi hakkında bir fikir verebilir. Daha yüksek teknik bilgi isteyen işlerde çalışanların tümünün İngiltere, Almanya veya İtalya'dan geldiklerine ileride değineceğiz.

1890 yılından sonra Aydın Demiryolu Şirketi her yıl 400 genci eğiterek makinist, teknisyen vs. olarak yetiştirmeye başladı. Şirketin bu kadar çok sayıda teknik elemana gereksinimi yoktu. Ama eğitim bittiği zaman bu 400 kişiden geriye ancak bir avuç insan kalıyordu(11). Diğerleri içerilere kaçarak kentlerde ve diğer küçük yerleşme merkezlerinde atölyeler ve dükkânlar açıyordu. Yüksek beceriye sahip bu teknisyenlerin ileride büyük fabrikalarda çalışacağını göreceğiz.

Ticaret sermayesinin sanayi sermayesine dönüşümünün yerini değil de yönünü belirleyen bir etken de yurtiçi üretim amaçlarıyla satın alınan hammaddeler üzerindeki % 8 vergiydi. Bu hammaddeler mamul madde haline dönüştürüldüğü zaman, eğer tüketim yurt içinde olacaksa, malın değeri üzerinden % 8 oranında ek bir vergi daha alınıyordu. Ama üretim ihracat için yapılmışsa, vergi % 1'e düştüğü gibi, üreticinin daha önce ödediği % 8'lik hammadde vergisi de kendisine geri veriliyordu. Bir konsolosluk raporunda iç pazara dönük üretimi cezalandıran bu uygulamanın yerli sanayiyi engellediği ve bu koşullar altında Türkiye'de sanayi kurma girişimlerinin "intihar" etmek demek olduğu belirtiliyor(12).

Böylece, hem loncaların etkisi ve hem de ilk ağızda kentlerde kurulabilecek olan sanayi işletmelerinin gerekli beceri düzeyine sahip iş gücünden yoksun olması sonucu, ticaret sermayesinin önceleri kırsal kesimde sanayi sermayesine dönüştüğünü göreceğiz. Parça başına iş veya manifaktür üzerine kurulan kapitalist üretimin gene Avrupa, özellikle de

İtalya, Felemenk ve İspanya örneğini izleyerek iç pazara dönük olarak değil ihracata dönük olarak geliştiğini izleyeceğiz. Kentlerdeki lonca denetiminin zayıflaması(13) ve kapitalist ilişkilerin bölgenin her yöresinde güçlenmesi sonucu, 19. yüzyıl sonlarına doğru, ihracat için değil de iç pazar için üretim yapan sanayi kuruluşlarının ortaya çıkmasını daha sonra inceleyeceğiz. Bir Belçika şirketi tarafından işletilen Göztepe tramvayları ve İzmir Havagazı Şirketi gibi büyük sermayeye gerek gösteren(14) kamu hizmeti niteliğindeki sanayi işletmelerinin, özellikleri dolayısıyla yukarıda anlatılan gelişme şeması dışında kaldıklarını da belirtelim.

## HALICILIKTA KAPİTALİST İLİŞKİLERİN GELİŞMESİ: DEVRİMCİ OLMAYAN YOL ÖRNEĞİ

Loncaların denetiminden kaçmanın yollarından birisi, köylerde ve kentlerde örgütlenmemiş olan üreticilere parça başına iş yaptırmaktı. Zamanla bu yöntem o kadar yerleşti ve yaygınlaştı ki, loncaların etkisinin çok azalmış olduğu 20. yüzyıl başlarında bile, İstanbul'da parça başına iş yapan 6.045 terzi ve 3.000'e yakın ayakkabıcı olduğu tahmin ediliyordu(15). İzmir'de aynı biçimde çalışan ayakkabıcıların sayısının 1870 yılında 1.000 ile 1.100 arasında, terzi sayısının ise 600'e yakın olduğu tahmin ediliyordu(16). Yüzyıl sonlarına doğru İzmir'de ayakkabıcılık, ikisi İngiliz olan altı tüccarın denetimi altına girmişti. Bu tüccarlar istedikleri nitelikte ayakkabı modellerini ve malzemeyi 15 "örgütleyici" aracılığıyla, genellikle evlerinde çalışan, 1.500 kadar ayakkabıcıya dağıtıyordu. Yapılan ayakkabılar toplanarak ülkenin diğer köşelerine gönderiliyor veya İzmir'de satılıyordu(17).

Loncaların denetiminden uzak olmasından başka, ihracat için üretim yapması, çok gelişmiş bir beceri istememesi ve gereken becerinin uzun yılların verdiği deneyimlerle elde edilmiş olması yüzünden halıcılık, manifaktürün gelişmesine, özellikle uygundu. Geleneksel olarak halıcılık, köylülerin, tarımsal gelirlerini genişletmek amacıyla uğraştıkları bir ev sanayisiydi. Batı Anadolu halıları için dış ülkelerde hazır alıcı bulunuyor ve halı dokumak, belirli bir alana mümkün olan en çok sayıda düğümü atabilmekten başka özel bir beceri gerektirmiyordu. Bu işi de parmaklarının ince olmasından dolayı en iyi çocuklar ve gençler yapabiliyordu(18). Coğrafi

olarak çok geniş bir alana yayılmış olan halıcılığın loncalar tarafından denetimi olanaksızdı.

1860'ların ilk yıllarında Batı Anadolu'da halıcılık, köylülere malzeme verip sipariş üzerine iş yaptıran birkaç Türk tüccarın denetimi altındaydı. Bunlardan en önemlisi olan Hacı Ali Efendi 3.000'e yakın eve iş veriyor ve yılda 84.000 metrekare kadar halı dokutuyordu(19). İngiliz sermayesinin halıcılığa sızmasının ilk işaretleri 1864 yılında görüldü. Üç İngiliz tüccarı Uşak dolaylarında bazı halı dokuyuculara iplik ve model vererek dokuttukları halıları ihraç etmeye başladılar(20). Yavaş fakat sağlam bir biçimde ilerleyen İngilizler 1880'lerin ortalarına gelindiği zaman Batı Anadolu'da halıcılığı tekelleri altına almışlardı. Merkezleri İzmir'de bulunan altı büyük ticaretevi, halı ipliklerinin eğirilmesinden ihracata kadar bütün üretim sürecini eline geçirmişti(21).

Bu ticaretevleri geniş bir iplik eğirme, iplik boyama ve aracı örgütü yaratmışlardı. Komisyoncular aracılığıyla toplanan yünler, ya bağımsız iplik üreticilerine, ya da gelişmiş iplik atölyelerine dağıtılıp iplik haline getiriliyordu. Üretilen ipliğin çok büyük bir bölümü evlerinde çalışan köylüler tarafından eğiriliyordu. Bu arada Kasaba ve Demirci'de bulunan Ermeni iplik atölyelerine ve kendisi de bir yün tüccarı olan C. Offley'nin Akhisar'daki fabrikasına da iş veriliyordu. Köylüler ve fabrikalardan toplanan iplikler, bundan sonra, boyanmak üzere bu işte uzmanlaşmış köylere veya İzmir'de Rumlar tarafından çalıştırılan on-on beş iplik boyama fabrikasından birine gönderiliyordu. Demirci'de bir İngilize ait olan "çok modern" bir fabrikanın dışarıdan iş kabul edip etmediğini bilmiyoruz(22). Köylüler boyama maddesi olarak İngiliz tüccarların Almanya ve Belçika'dan getirttikleri anilin boyaları kullanıyorlardı. 1888 yılında Aydın vilayetinde anilin boyaların kullanılması yasak edilip yerli bitkisel boyaların kullanılması zorunlu kılındığı zaman, birçok köylü ailesinin yanı sıra İzmir ve diğer kentlerdeki boyama fabrikaları da faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldı. Çıkarları zarar gören İngilizlerin şikâyetleri karşısında yasak kısa sürede kaldırıldı(23). İpliklerin anilin ile boyanması İngilizlerin işine geliyordu. Çünkü kalite olarak daha iyi iplik elde edildiği gibi, İngilizler köylülere verdikleri anilin boyaların fiyatını çok yüksek tutarak boyanmış ipliklerin bedelinden düşüyor ve daha üretimin ilk

aşamasında yüksek kârlar elde ediyorlardı. Buna rağmen Kula dolaylarındaki boyacılara anilin satmak girişiminde bulunmadıkları gibi tam tersine bu yörede doğal bitki boyalarının kullanılmasını teşvik ediyorlardı(24). Anlaşıldığına göre ipliklerin bitkisel boyalarla boyanması Kula dolaylarındaki ırmaklarda yapıldığı zaman bu iplikleri kimyasal maddelerle işleme sokmak gereği ortadan kalkıyor, böylece de iplikler bazı doğal yağları yitirmediği için halılar çok üstün bir nitelik gösteriyordu.

İkinci aşama boyanmış ipliklerin köylere dağıtılmasıydı. İngilizlerin komisyoncuları köyleri teker teker dolaşarak örgütün en alt kademesinde bulunan dağıtıcılara (ki bunlar genellikle köy muhtarlarıydı) İngilizlerin istediği halıların miktarını ve ölçülerini bildiriyor ve dokumacılara dağıtılmak üzere iplikleri teslim ediyorlardı. 1890 yılında İngilizler önemli bir keşifte bulundular. Eğer halılara geleneksel desenler yerine Avrupa motifleri işlenirse, bu halılar İngiltere pazarında daha çok alıcı buluyor ve daha yüksek bir fiyata satılıyordu. Hemen İngiltere'den yeni desenler getirtildi ve dokumacılara eski desenleri bırakıp yenilerini dokumaları bildirildi. Fakat yüksek fiyata satılan iyi kalite halılarda geleneksel desenlerin kullanılmasına devam edildi(25). Başka bir keşif de, halıların pamuklu iplikten dokunan bir altlık üzerine dokunduğu zaman daha sağlam ve daha düzgün olduğunun anlaşılmasıydı. Bu iş için gerekli olan kaba pamuk ipliğini dokumak üzere Manisa, Aydın ve Nazilli'de üç fabrika kuruldu. Daha sonra da Fransızlar aynı amaçla İzmir'de bir fabrika kurdular(26).

Bundan sonraki aşamada halıların dokuyuculardan toplanması, boyutlarına göre sınıflandırılması, balyalanarak İzmir'e gönderilmesi gerekiyordu. Bu işi de yapan gene Rum ve Ermeni komisyonculardı. Belirli zamanlarda köylere uğrayarak muhtarlardan dokunmuş halıları teslim alıyor ve dokunan a1an veya belirli bir alandaki düğüm sayısına göre ödenecek parayı muhtarlara veriyorlardı. Bu paradan muhtarlar kendi paylarını alarak, kalanını dokumacılara dağıtıyorlardı. Bir tezgâhta çalışan dokumacı sayısı dokunacak halının genişliğine göre değişiyordu. Daha çok düğüm gerektiren iyi kaliteli halıları dokumak için, genellikle halının her 67 santimi için bir dokumacı, diğer halıların her 84 santimi için bir dokumacı kullanılıyordu(27). İyi bir dokumacı günde ortalama, 5.000-6.000 düğüm

atabiliyor ve bunun için 6 peni kadar bir para alıyordu(28). Çağdaş iki yazarın gözlemlerine göre, Batı Anadolu'nun İran'dan sonra en çok halı dokuyup ihraç eden yer olmasının nedeni, parça başına yapılan iş için ödenen ücretin çok düşük olmasıydı(29). Maliyetin bu kadar düşük olmasına karşılık halıların İzmir f.o.b. fiyatının, örneğin 1894 yılında, metrekareye 15 şilin 6 peni kadar yüksek olması, İngilizlere çok büyük kârlar sağlıyordu. İran dışında halıcılıkla uğraşan hiçbir ülkede böyle düşük maliyetlerle üretim yapmak olanağı olmadığı için, Batı Anadolu halılarına ihracat pazarlarında kolay kolay rakip de çıkmıyordu. 1884 yılında Batı Anadolu'nun 155.000 metrekare olan halı üretimi, bu kârlı işe dört elle sarılan İngilizlerin çabaları sonucu 1893 yılında 367.876 metrekareye yükseldi(30). Aynı yıllar arasında İzmir'in halı ihracatı değeri de 3 milyon franktan 7,5 milyon franga çıktı. İhracatın % 70'e yakın kısmı İngiltere'ye yapılıyordu.

Avrupa Sanayi Devrimi'nin ilk aşamalarından biri olan eve iş verme "putting-out" sisteminin Batı Anadolu'daki karşılığı bu ilişkiler bütünü, büyük ve sürekli yatırıma gerek göstermiyor ve yüksek kârlar sağlıyordu. Eve iş verme sistemi İngilizlerin o kadar işine geliyordu ki, halıcılığı bu aşamadan daha ileriye götürmek için hiçbir çaba harcamadılar. Halı üretim ve ihracat tekelini 30 yıla yakın bir süre ellerinde tuttukları halde, değil fabrika, manifaktür üretimine bile geçmek için bir girişimde bulunmadılar. İplik eğirme ve boyama dışındaki birkaç atölye ve küçük fabrikanın dışında, halıcılık büyük ölçüde bir ev sanayisi biçiminde sürdürüldü. İngilizlerin üretim biçimini böyle geri bir düzeyde bırakmalarından yararlanmak isteyen bir Avusturya şirketi (Keun ve Ort.) halıcılıktaki yüksek kâr oranının çekiciliğine dayanamayarak 20. yüzyıl başlarında Uşak dolaylarında bir halı dokuma fabrikası açtı. Bu fabrikada 80 kadar işçi çalışıyor ve yılda ortalama 12.000 metrekare halı dokunuyordu. Avusturyalıların başlangıçta yüksek kârlar elde etmesi bir yıl içinde 15 tane daha halıcılık şirketinin kurulmasına yol açtı. Türkler ve azınlıkların kurduğu bu şirketlerin hemen hemen hepsi çok küçük bir sermaye ile çalışıyordu ve İngilizler gibi bir üretim ve dağıtım ağı kuramamışlardı. Bu yüzden de ancak İngilizlerin el atmadığı yörelerde çalışabildikleri ve büyük ölçüde, İngilizlerin iplik eğirme ve boyama fabrikalarından iplik satın

almak zorunda kaldıkları için, imalat maliyetleri İngilizlerinkinden % 50 kadar daha yüksek oluyordu(31). Bunun üzerine tekelci durumlarının sarsıldığını ve gerekli tedbirler alınmadığı takdirde yıkılacağını anlayan altı İngiliz tüccarı, 400.000 sterlin sermaye ile Doğu Halı Yapımcıları Şirketi'ni (Oriental Carpet Manufactures Ltd.) kurdular(32).

Şirket ilk adım olarak yün ipliği üretimi ve boyanmasını merkezileştirmek için çalışmaya başladı. Bu amaçla İzmir'de iki fabrika kuruldu ve gerekli makineler ile teknisyenler Almanya ve Avusturya'dan getirtildi. Aynı zamanda İzmir'de açılan bir büroda İngiliz ve Fransız ressamlar Avrupa zevkine uygun desenler üzerinde çalıştırılmaya başlandı. "Putting-out" sistemi yeniden düzenlenerek 14 kentte acenteler açıldı. Yüzde hesabına göre çalışan komisyoncuların tersine, bu acentelere aylık ödeniyor ve belli bir kotanın üstüne çıktıkları zaman ikramiye veriliyordu. Şirket, genişlemesinin en yüksek noktasına, Batı Anadolu'nun çeşitli yörelerinde altı halı dokuma fabrikası açarak erişti(33). Bu fabrikalardaki çalışma koşulları hakkında bilgi bulamadık. Yalnız her 5.000 düğüm başına 4,5 peni gibi çok az bir ücret ödendiğini biliyoruz. Şirketin Kayseri dolaylarındaki iki atölyesinde çalışma koşullarının insanı isyan ettirecek kadar kötü olduğu(34) göz önüne alınırsa Batı Anadolu fabrikalarında da aynı durumun geçerli olduğu düşünülebilir.

Şirketin İran'daki fabrikalarında, sömürü daha da katmerli olarak sürdürülüyordu. Örneğin Hemadan'da günlük ücret olarak işçilere ancak 1,5 peni ödeniyordu(35). Fabrikaların kurulması için gerekli olan para, şirket sermayesinin 1.000.000 sterline çıkarılmasıyla elde edilmişti. Böylece Doğu Halı Yapımcıları Şirketi, demiryolları dışında Türkiye'deki en büyük şirket durumundaydı.

Şirketin daha geniş bir biçimde örgütlenmesinin ve makine üretiminin etkileri kısa sürede görülmeye başlandı. Rakip şirketler birer birer piyasadan siliniyordu. Bir yıl içinde bu şirketlerin sayısı on beşten yediye düştü. Diğer sekiz şirket gerekli hammaddeleri bulamadıkları için iflas etmişlerdi. İzmir Konsolosluk Mahkemesi'nde, başka bir dava için verilen ifadede belirtildiğine göre(36), "hiçbir şey bu şirketlerin umduğu gibi çıkmadı. Hammadde bulamadıkları için üretim planlarını gerçekleştiremediler ve alıcılarının güvenini yitirdiler." 1913 yılına

gelindiği zaman Doğu Halı Yapımcıları Şirketi, Türkiye'de halı dokutup ihraç eden tek şirket olmuştu. Şirket, rakiplerini öyle ezmişti ki, yalnız Uşak'ta iki iplik atölyesi iflastan kurtulabilmişti, onlar da bütün üretimlerini şirkete satmayı kabul ettikleri için çalışmalarını sürdürebiliyorlardı(37).

1910-1913 yılları arasında şirket 11 fabrika daha açarak Türkiye'deki fabrikalarının sayısını on yediye yükseltti. Yeni açılan fabrikalardan üçü İzmir bölgesindeydi. Aşağıdaki tablo şirketin Batı Anadolu'daki üretiminin ayrıntılarını gösteriyor:

TABLO 10
BATI ANADOLU'DA HALI ÜRETİMİ, 1913

| Yer | Tezgâh sayısı | İşçi sayısı | Dokunan halı (1000 m²) |
|---|---|---|---|
| Uşak | 1.175 | 5.500 | 150 |
| Simav | 380 | 1.120 | 23 |
| Gördes | 800 | 2.700 | 60 |
| Demirci | 600 | 1.356 | 31 |
| Kula | 1.500 | 3.800 | 35 |
| Isparta | 2.160 | 6.481 | 117 |
| Eğridir | 500 | 1.500 | 15 |
| Burdur | 800 | 2.400 | 22 |
| Buldan | 250 | 400 | 3 |
| Toplam | 8.165 | 25.257 | 456 |

Kaynak: *Tetkik*, s. 142-143.

Aynı yıl toplam halı üretiminin 1.087.000 metrekare olduğu tahmin edildiğine göre, şirketin eve iş verme yoluyla dokuttuğu halılar toplam üretimin % 42'si dolayındaydı. Şirketin avukatı Edwin Pears'ın tahminine göre şirketin Batı Anadolu fabrikalarında 100.000 sterlin değerinde halı, tezgâhlar üzerinde bulunuyordu(38). Böylece, kaba bir tahminle, Doğu Halı Yapımcıları Şirketi'nin 1913 yılındaki her iki yolla üretiminin Türkiye'nin toplam halı üretiminin % 75'i dolayında olduğunu söyleyebiliriz(39).

1913 sanayi sayımı, yalnız kentlerde bulunan ve çevirici güce sahip olan fabrikaları kapsamı içine aldığı için şirketin halı fabrikaları hakkında bir bilgi içermiyor. Sayımı yapılan altı yün ipliği fabrikasından üçünün (ikisi İzmir'de biri Bandırma'da) şirkete ait olduğunu biliyoruz. Daha önce de değindiğimiz Uşak'taki iplik fabrikaları göreli olarak küçük işletmelerdi ve kalın, bükmesiz iplik ürettikleri için, ince ve bükmeli iplik üreten İngiliz fabrikaları kadar iğe ve buhar gücüne sahip değildiler. İstanbul'daki fabrikanın ise Uşak fabrikalarından da küçük olduğunu sanıyoruz. Çünkü

bu fabrika hem hammadde kaynaklarından, hem de ana halı dokuma bölgelerinden oldukça uzakta kurulmuştu. İngiliz fabrikaları ise her türlü bükümlü ve bükümsüz iplik üretebildikleri gibi, ipliklerin kalınlığı da 1/4 ve 23 numaralar arasında değişiyordu(40). Bu fabrikalar ilk kurulduğu zaman, İngiltere'den ithal edilen kullanılmış makinelerle üretim yapılıyordu. Daha sonraları fabrikalar genişletilince elden düşme makineler sökülüp, yerlerine Alman malı modern makineler monte edildi. Yeni makineler daha güçlü ve İngiliz makinelerine göre daha yüksek bir eğirme hızına sahip oldukları için, eğirmede kullanılan zayıf ve kısa elyaflı yerli yünler bu hıza dayanamıyor ve çabucak kopuyorlardı(41). Zaman kaybına yol açarak üretimi aksatan bu durum dolayısıyla, iğlerin dönme hızı azaltılarak fabrikaların kapasitesi hemen hemen yarıya indirildi, bazı makineler de tümüyle üretimden çekildi. 1913 yılında halı ipliği üreten altı fabrikanın toplam üretimi 1.675 tondu. Bu miktar iç pazarın bütün gereksinimlerini karşılıyordu(42). Yaptığımız hesaplara göre yarı kapasiteyle çalışan üç İngiliz fabrikasının bu üretimdeki payı 1.340 tondan az değildi.

## PAMUK İŞLEME SANAYİSİNİN GELİŞMESİ

Daha önce, Amerikan İç Savaşı'nın Batı Anadolu bölgesi üzerindeki etkilerini tarımın gelişmesi açısından inceledik. Pamuk üretiminin artmasıyla kapitalist yöntemlerle pazar için üretimin gelişmesi, pamuk ekimine ayrılan toprakların genişlemesi ve ihracatın artmasıyla yeni iş görme yöntemlerinin ve kapitalist kuruluşların ortaya çıkmasını ve bu gelişmede İngilizlerin oynadığı önemli rolü açıklamaya çalıştık. Tarımdaki bu gelişmeler, pamuğun temizlenip balyalandığı ve ihraç edildiği kentlerdeki sanayinin gelişimini de etkiledi.

1860'ların ilk yıllarında pamuk temizleme ve balyalama işlemleri son derece ilkel bir biçimde yürütülüyordu. Su olan yerlerde su değirmenleri, olmayan yerlerde ise çekim hayvanları tarafından çalıştırılan ilkel çırçır makinelerinde günde ortalama beş, en çok altı kilo temizlenmiş pamuk elde ediliyordu. Türkler veya Rumlara ait olan bu fabrikalarda 50 kilo pamuğun temizlenmesi için 4 şilin i1e 4 şilin 5 peni arasında değişen bir ücret alınıyordu. Pamuk fiyatlarının çok yükseldiği 1863 yılında çırçırlama fiyatları da büyük bir hızla artmış ve yıl sonunda, 50 kilo pamuk için 10

şilin 9 peniye kadar yükselmişti(43). Temizlenmiş pamuklar çok ilkel biçimlerde balyalandığı için balyalar standart boy ve ağırlıkta olmuyor, bu yüzden de ihraç edilmek üzere yüklendikleri gemilerde standart balyalardan daha geniş bir hacim işgal ediyorlardı(44).

Pamuk işleme sanayisindeki geri teknolojinin ihracata verdiği zararları etkin bir biçimde ortadan kaldırmayı ilk kez düşünenler iki İngiliz tüccarı oldu. J. B. Gout ve J. Aldrich adındaki bu tüccarlar 1863 yılında, İzmir, Bayındır ve Tire'de çırçır fabrikaları kurmak için Vilayetten izin istediler(45). İzin verilir verilmez de hemen İngiltere'den 70 tane çırçır makinesi ısmarlayarak fabrika binalarının yapımına başladılar. Ertesi yıl, 30.000 dönümlük çiftliğinde pamuk yetiştiren J. Rees'in kardeşi T. B. Rees de çırçır fabrikaları kurmak üzere yetkililere başvurdu. Çok kısa bir süre içinde, çırçır fabrikası kurmak isteyen İngilizlerin sayısı altıya çıktı. Bunlardan Hadkinson ve Merrylees şirketi işin yalnız balyalama yönüyle ilgileniyordu ve bu amaçla İzmir'de çeşitli boy ve güçte su cenderelerinden oluşan bir atölye açtı(46). Demiryolu imtiyazı elde etmekten vergi mültezimliğine, bağcılıktan tüccarlığa kadar her tarakta bezi olan R. Wilkin ise 1.200 sterlin harcayarak Bayındır'da bir çırçır fabrikası kurdu(47). H. Vedova'nın Aydın'daki fabrikasında 3.000 sterlin değerinde "22 tane Platts A. A. çırçır makinesi, bir tane en iyisinden yatay, yüksek basınçlı buhar makinesi, bir tane 'cornish' kazanı, bir tane buhar nakil makinesi ve çeşitli ısıtma araçları" olduğu söyleniyordu(48). J. B. Gout'un fabrikaları dışında diğer fabrikalar hakkında ayrıntılı bilgi yok. Gout ise 1865 yılındaki bunalım sonucunda iflas ettiği için, şirketinin bütün belgeleri İngiliz Konsolosluk Mahkemesi'ne verildi. Bu belgelerden yararlanarak pamuk işleme sanayisindeki gelişmeleri incelemeye çalıştık(49).

Gout'un sanayiciliği İzmir'de Dolma Han'da kurduğu ilk çırçır fabrikasıyla başlar. Bu fabrikada 15.000 sterlin değerinde makine vardı ve fabrikanın üretimini depolamak için Gout, Alsancak tren istasyonu yakınlarında 11.700 sterlin değerinde dört depo satın almıştı(50). Gout'un bu ilk fabrikası daha üretime geçmeden İngiliz Konsolosuna göre, "tutucu Türkler tarafından ateşe verildi, çünkü fabrikanın bacası bir minareyi andırıyordu."(51). Aslında fabrikayı yakanlar, fabrikanın üretime geçmesiyle geçim yollarını yitirecek olan yerli atölye sahiplerinin kışkırtmasıyla bu

atölyelerin işçileriydi. Bütün makinelerin kullanılamaz hale geldiği bu yangından sonra fabrikayı yeni baştan kurmak isteyen Gout'a yetkililer, ancak yeni fabrikanın bacası minareye benzemezse izin verebileceklerini bildirdiler. Gout'un gerekli parayı bulması, "İngiltere ve Amerika'dan en iyi çırçır makineleri getirterek" fabrikaya monte ettirmesi, dört ay gibi kısa bir süre içinde gerçekleşti. Yeni makinelerin satın alınmasında kullanılan paranın, hiç olmazsa bir kısmının, Manchesterli pamuklu fabrikatörlerinden geldiğini sanıyoruz. Çünkü bu fabrikatörlerin Gout'un girişimlerini yakından ve dikkatle izlediklerini gösteren bilgiler var(52). Dolma Han'daki modern çırçır fabrikasında pamuk her yerden 9 peni daha ucuza, yani 50 kilosu 10 şiline temizlendiği için Gout daha başlangıçta rakiplerine göre avantajlı bir duruma geçmişti.

Gout ikinci fabrikasını 1863 yılı Ocak ayında Manisa'da açtı. Fabrika kurulurken makinelerin montajını, daha sonra da bakımını yapması için İngiltere'den S. Whiteman adında bir Amerikalı makine mühendisi getirtildi. Yerli çırçır fabrikası sahiplerinin düşmanlığını çekmemek için, fabrika Manisa'nın ünlülerinden Karamızraki Mehmet Efendi'nin adına tescil ettirildi ve yetkililerle ilişkileri düzenlemekte etkili olacağı sanılan İngiltere Konsolosluk Ajanı F. Velasti fabrika yöneticisi olarak tanıtıldı. Aynı yılın Nisan ve Mayıs aylarında Gout, Aydın ve Menemen'de 1.795 sterlin değerinde iki arsa satın alarak iki fabrika daha yaptırdı. Manisa'daki gibi Aydın'daki fabrika da etkili bir Osmanlı vatandaşının, bu kez bir Ermeninin, adına tescil ettirildi. Bunu Tire'de iki ve Bayındır'da bir fabrika ile bir presleme tesisinin açılması izledi. 1863 yılı Eylül ayında Gout, bir Ermeninin Aydın'daki fabrikasını 1.280 sterline satın aldıktan sonra, 1.200 sterlin harcayarak Tire'de üçüncü bir fabrika daha yaptırdı(53).

Gout 1863 yılı Ağustos ayında, Menemen'deki fabrikasını genişletti ve çırçır fabrikasıyla aynı çatı altında ve aynı buhar makineleri tarafından çalıştırılan on taşlı bir un değirmeni kurdu. Pamuk işleme mevsimi sona erdiği zaman un değirmeni çalışmaya başlıyor ve ertesi yıl ilk pamuk gelinceye kadar çalışıyordu. Çok iyi taşlara sahip olan değirmen, gelen buğdayın ortalama % 91'ini una çevirebiliyordu. 1913 yılında Türkiye'de buğdayı una çevirme oranının ortalama % 78 olduğu(54) göz önüne alınırsa 50 yıl önce bu ortalamanın çok üstüne çıkabilen Gout'un değirmeninin

teknik üstünlüğü anlaşılmış o1ur. Pamuk mevsimi başladığı zaman un değirmenini durdurmak zorunluğu, Gout'u değirmen için bağımsız bir güç kaynağı aramaya itti. Böylece, hem değirmen, hem de fabrika bütün yıl boyunca hiç durmaksızın çalışabilecekti. Buhar makinelerinin iyi bir güç kaynağı olduğuna inanmayan Gout, değirmeni çalıştırmak için elektrik gücü üretmeye karar verdi. Fabrikanın hemen yanından akan bir dere bir su türbinini, bu da bir jeneratörü çalıştıracak ve böylece üretilen enerji elektrik motorlarının değirmen taşlarını döndürmesinde kullanılacaktı. Bu amacı gerçekleştirmek için gerekli su türbini, jeneratör ve beş tane elektrik motoru İngiltere'den getirtilerek Gout'un kendisinin çizdiği planlara göre yerlerine yerleştirildi. Sonunda Gout hesaplarında büyük bir yanlışlık yaptığını anladı. Çünkü derenin akıntısı su türbinini gereken hızda çevirecek güçte değildi. Eğer Gout'un deneyi başarıya ulaşsaydı, Türkiye elektrik enerjisini sanayide kullanan ilk ülke olacaktı. Werner Siemens'in elektriği başarılı olarak sanayiye uygulaması bundan dört yıl sonra, yani 1867'de oldu.

Diğer tüccarlar ve çırçır fabrikası sahipleri gibi Gout da fabrikasına işleyeceği pamukları daha tohum ekme mevsiminde satın alıyordu. Bu iş için kullandığı 16 tane komisyoncu durmadan köyleri dolaşıyor ve bütün ürünü Gout'a satmaları kaydıyla üreticilere borç para veriyordu. Pamuk toplama mevsiminde, bu komisyoncular gene köyleri dolaşarak, pamuğun en yakın demiryolu istasyonuna gönderilmesini sağlıyorlardı. Gout komisyonculara topladıkları pamuğun değerinin % 0,5'i kadar bir pay veriyordu.

Gout'un Batı Anadolu'daki on fabrikasında, dört tane su cenderesi, beş tane su türbini, 266 tane çırçır makinesi ve bu makineleri çeviren 298 BHP gücünde on tane buhar makinesi vardı. Fabrikalarda pamuğun yıkanması ve makinelere verilmesi gibi beceri istemeyen işler yerli işçiler tarafından yapılıyordu. Üretimin teknik yönü ile makinelerin bakım ve onarımı ise tümüyle yabancı teknisyen ve mühendislerin elindeydi. Manisa fabrikasında bir Amerikalı, İzmir fabrikasında ise bir Alman makine mühendisi üretimi denetliyordu. Menemen fabrikasındaki beş İngiliz mühendis ve teknisyeninden başka, Bayındır fabrikasında da bir İtalyan mühendis ve iki İngiliz teknisyen vardı. Gout'un bunlara ödediği ücretler son derece yüksekti; mühendisler ayda 15, teknisyenler ise 8 sterlin alıyorlardı.

Gout’un fabrikalarındaki bir çırçır makinesi günde ortalama olarak 48 kilo temiz pamuk üretebiliyordu. Türk ve azınlıkların ilkel atölyelerinde bir makinenin günde en çok altı kilo temiz pamuk üretebildiği hatırlanırsa, Gout’un pamuk işleme sanayisine ne kadar büyük bir ilerleme getirdiği kendiliğinden ortaya çıkar. Buhar gücünün sanayiye uygulanması Gout’u İzmir’in en büyük pamuk ihracatçısı yapmıştır. Aşağıdaki tablo İzmir’in pamuk ihracatında J. Gout’un payını gösteriyor.

TABLO 11
J. GOUT’UN İZMİR’İN PAMUK İHRACATINDAKİ PAYI

| Yıl | Gout tarafından temizlenen ve ihraç edilen pamuk miktarı (balya) | İzmir’in toplam temiz pamuk ihracatı (balya) |
|---|---|---|
| 1862 | 2.418 | 34.000 |
| 1863 | 5.336 | 33.720 |
| 1864 | 7.775 | 35.615 |

Kaynaklar: PRO, FO 626/7/340, Goods Account, 1 Ocak 1862-31 Aralık, 1864; PRO, FO 78/1760; PRO, FO 195/610; C. D. Scherzer, *La Province de Smyrne*, Vienna, 1873, Appendix A.

Görüldüğü gibi Gout’un payı 1862 yılında % 7,1 iken 1863’te % 15,8’e, ertesi yıl da % 21,8’e yükseldi. Bu başarısı ile cesareti artan Gout, İzmir, Aydın ve Tire’de üç yeni fabrika daha açmak üzere eyleme geçti. Binaların yapımı için ayrıntılı planlar hazırlandı ve Londra’daki T. Middleton şirketinden 8.043 sterlin değerinde yeni makineler satın alındı. 1865 yılında pamuk ürününün beklenen düzeye erişmemesi en çok Gout’u etkiledi. Komisyoncuların önceden tüm pamuk rekoltesini satın almak hakkını elde ettikleri yöreler, kuraklık yüzünden beklenen verimi gösteremediği için, çalışma düzenini bu yörelerden gelecek olan pamuğa göre ayarlayan fabrikalar hammaddesiz kaldı ve çalışamaz oldu. Pamuk üreticilerinin, borçlarını ödeyememeleri de onu büyük bir parasal bunalıma sürükledi. Sonunda Gout iflasını ilan etmek zorunda kaldı ve bütün fabrikaları H. Lubbock adlı bir İngilize satılarak, bu yolla elde edilen paralar alacaklılarına dağıtıldı.

## MEYAN BALI ÜRETİMİ

Türkiye’de faaliyet gösteren en eski İngiliz şirketlerinden birisi olan MacAndrews ve Forbes Şirketi (MacAndrews and Forbes Co. Ltd.)(55)

meyan kökünden meyan balı üretmek ve ihraç etmek için kurulmuştu. Çiğneme ve sarma tütünün işlenmesinde, şekerleme ve bira benzeri içkiler yapımında kullanılan meyan balı için, Avrupa ülkelerinde ve özellikle de İngiltere'de geniş bir pazar vardı. Köylüler meyan bitkisini tarlalara zararlı ve değersiz saydıkları için, şirketin hammadde bulması son derece kolaydı. O kadar ki, köylüler, nasıl olsa tarlalarından temizleyecekleri meyan bitikisini toplamaları için bir şirketin kendilerine üste para vermesini anlamakta güçlük çekiyorlardı.

Şirket ilk fabrikasını 1854 yılında Aydın'da açtı. Bunun hemen ardından Söke, Kuşaklı ve Nazilli'de üç fabrika daha açıldığını öğreniyoruz(56). Toprak sahipleriyle yapılan anlaşmalar gereğince, ya toprak sahipleri kendi tarlalarında yetişen meyan köklerini toplayıp şirketin çeşitli yerlerde kurmuş olduğu depolara getiriyor ve getirdikleri miktara göre bir para alıyorlar, ya da şirketin tuttuğu paralı işçiler bu tarlalarda çalışarak kökleri topraktan çıkarıp depolara teslim ediyorlardı. Böylece, toprağı kazmak için bir kürek ve kökleri depolara taşımak için bir çuval edinen herkes şirket için çalışabiliyordu. Depolardan fabrikalara ulaştırılan kökler, burada temizlenip balyalanıyor veya buhar gücü ile çalışan makineler tarafından meyan balı haline getirildikten sonra ihraç edilmek üzere İzmir'e gönderiliyordu. Aydın Valisi Hamdi Paşa'ya gönderilen bir rapordan anlaşıldığına göre 1875 yılında şirketin dört fabrikasında 50.000 sterlin değerinde makine bulunuyordu(57). İlk fabrikanın kurulduğu 1854 yılından 1875 yılına kadar geçen süre içinde şirketin meyan kökü ve meyan balı ihracatının 12 misline, Osmanlı Hükümeti'ne ödediği vergilerin ise 10 misline çıktığını yine bu rapordan öğreniyoruz.

1875 yılında Abacıoğlu adında bir Ermeninin kurduğu bir şirket İngiliz şirketiyle rekabete girişerek Söke ve Aydın'da iki fabrika açtı. Toprak sahiplerinin ve İngiliz şirketi hesabına çalışan köylülerin topladığı köklere İngiliz şirketinden daha yüksek bir fiyat ödeyen Abacıoğlu başlangıçta büyük bir başarı kazandı. Yüksek fiyatın çekiciliğine dayanamayan köylüler eskiden İngiliz şirketi için topladıkları kökleri Abacıoğlu'nun depolarına götürmeye başladı. Kökler üzerinde mülkiyet hakkına sahip olmayan İngiliz şirketi, fabrikalarına gelen hammaddenin gittikçe azalması sonucu Abacıoğlu'nun şirketine ortak olarak çalışmayı ve giderek iki şirketi

birleştirmeyi önerdiyse de, bu öneri karşı tarafça reddedildi. Fabrikalara düzenli ve bol hammade sağlamak için alım fiyatının artırılması gerekiyordu. Ancak bu da şirketin kârlılığını azaltacağı için, İngilizlerin benimseyeceği bir çözüm yolu değildi. Ermeni şirketinin ihracat olanakları kısıtlanırsa MacAndrews ve Forbes dünya pazarlarında rakipsiz kalacağı için, şirket bütün çabalarını bu amacı gerçekleştirme doğrultusunda yoğunlaştırdı. İlk iş olarak, şirketin Avrupa ülkelerindeki pazarlama örgütü yeni baştan düzenlendi. Dağıtım ağının daha etkin biçimde örgütlenmesi sonucu siparişler daha hızlı ve eskisinden daha ucuz fiyatlarla teslim edilmeye başlandı. Böylece, artan talebi karşılamak için üretimi artırmak gereği ortaya çıktığı için de, var olan fabrikalar genişletildi ve 30.000 sterlin değerinde yeni makineler satın alındı. Bu tedbirler etkinliğini kısa sürede gösterdi ve Ermeni şirketinin Avrupa pazarlarına olan ihracatında bir yavaşlama, daha sonraları da hızlı bir düşme başladı. Bununla birlikte ABD pazarında Ermeni şirketinin üstünlüğü sürüyordu. 1881 yılında ABD Hükümeti meyan balı ithalatından alınan gümrük vergisini yükselttiği zaman İngiliz şirketi, Abacıoğlu'nu bu pazardan da yoksun etme fırsatını ele geçirmiş oldu. Daha önceleri her iki şirketin Amerika'da sattığı meyan kökü ve meyan balından gümrük vergisi alınmıyordu. Meyan balı ithalatının yüksek vergiye (kilo başına 20 sent) bağlanmasına karşılık, meyan kökü ithalatının gene eskisi gibi gümrüksüz yapılabilmesi karşısında, İngiliz şirketi New York'ta büyük bir fabrika kurdu ve ithal ettiği meyan köklerini bu fabrikada işleyerek meyan balı haline getirmeye başladı. Ermeni şirketi durumu anlayıp Amerika'da bir fabrika kurmaya karar verdiği zaman iş işten geçmiş ve İngilizler Amerikan pazarına tümüyle hâkim olmuştu. Siparişlerin her geçen gün daha da azaldığını gören Abacıoğlu, kısa süre sonunda faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldı(58).

Osmanlı Hükümeti'nin 1879 yılında meyan balı ihracatından alınan vergiyi kaldırmasıyla MacAndrrews ve Forbes Şirketi büyük bir genişleme hamlesine girişti(59) Aydın'da 20.000 sterlin değerinde ikinci bir fabrika açılarak Abacıoğlu şirketi hesabına çalışmakta olan iki Ermeni, daha yüksek ücret ve prim vaat edilerek bu fabrikaya hammadde temin etmekle görevlendirildi. W. A. Urquhart adında bir İngiliz, fabrika yöneticisi olarak atandığı gibi, şirketle toprak sahipleri arasında sık sık çıkan

anlaşmazlıkların çözümünde yardımcı olacağı düşüncesiyle Aydın yerlilerinden avukat Sami Efendi'yle de bir anlaşma yapıldı. Şirketin kendi hesaplamalarına göre o yıl 12.000 kadar köylü sürekli olarak şirket hesabına çalışmaktaydı(60). Şirket fabrikalarının yakıt gereksinimleri Nazilli ve Söke dolaylarında bulunan iki linyit madeninden sağlanıyordu. Her yıl ortalama 1.000 ton kadar linyit kömürü üreten bu madenleri işletme hakkını şirket 1865 ve 1872 yıllarında elde etmişti. Üretilen kömürün kalitesi oldukça kötüydü ama fabrikaların bütün yakıt gereksinimini karşılayacak kadar bol kömür çıkarılıyor, hatta fazla üretim İzmir'deki bazı fabrikalara satılıyordu(61).

1881 yılından başlayarak şirketin Osmanlı Hükümeti ile olan ilişkilerinin giderek bozulmakta olduğu görülüyor. Örneğin, 1881 yılında, şirketin üretim hacmine göre hesaplanan verginin % 167 artırıldığı ve bu artışın 1879 yılı başından beri geçerli sayılacağı bildirildi. Böylece, şirket 40.000 sterlin kadar birikmiş bir vergi borcu ödemek zorunda bırakılıyordu. Bu karara itiraz eden ve uygulamaya geçilmemesini isteyen şirketin açtığı davanın sonuçlanması için iki aydan çok zaman geçti. Sonuç alınıncaya kadar fabrikaların üretimi durdurması emredildiği için şirket, siparişlerin çoğunu yerine getiremedi ve büyük zararlara uğradı. İngiltere büyükelçisi bizzat işe karışıp etkisini kullanmasaydı, mahkeme kararının şirket aleyhine olacağı kesindi(62). 1888 yılında da meyan balı ihracatından alınan vilayet payı iki misline çıkarıldığı zaman, şirket bu ek vergiyi ödememekte direndi ve vilayet meclisinin kararını temyiz etti. Sorun bir çözüme bağlanıncaya dek meyan balı ihracatı yetkililer tarafından durduruldu. Sonunda İngiliz şirketinin haklı olduğu kabul edildi. Ancak bu arada, şirketin depolarından dışarıya çıkartılmasına izin verilmeyen 33.780 ton meyan balı tümüyle çürüdü (63).

1886 yılında bir Alman şirketinin Aydın'da bir meyan balı fabrikası kurduğunu ve hammadde sağlamak amacıyla bazı toprakları dokuz yıl süreyle kiraladığını görüyoruz. Bu fabrikanın ürettiği meyan balı, İngiliz şirketinin iyi bir pazarlama örgütü kuramadığı Almanya'ya ihraç edilmeye başlandı. Almanya pazarının elinden kaçmakta olduğunu fark eden İngiliz şirketi, İstanbul'daki İngiltere büyükelçisine başvurarak, "Alman rekabetinin önlenmesi" gerektiğini, "yoksa İngiliz çıkarlarının ciddî

biçimde zedeleneceğini” bildirdi(64). Bundan tam iki hafta sonra, “kimlikleri saptanamayan” 200 silahlı kişi Alman şirketinin depolarını basarak, iki bekçiyi öldürdü, 11 bekçiyi ağır biçimde yaraladı ve depolarda bulunan bütün meyan balı ve meyan kökü stoklarını tahrip etti(65). Stokların yok edilmesi sonucu, siparişlerini karşılayamaz duruma düşen Alman şirketi kısa bir süre içinde iflas etti. Artık MacAndrews ve Forbes Şirketinin Türkiye’de hiçbir rakibi kalmamıştı. Aynı yıl şirketin kiraladığı toprakların alanının 310 kilometrekareye yükseldiği görüldü(66).

1888 yılındaki bunalım atlatıldıktan sonra, şirket, bu kez de Çarlık Rusyası’nın Kafkasya’dan yaptığı meyan balı ihracatı ile rekabet etmek zorunda kaldı(67). İhracat pazarlarındaki egemen durumu korumak için fabrikalardaki makineler yenilenerek üretim maliyetlerini düşürme yoluna gidildi. Liverpool’dan getirtilen bir uzmana, açılması düşünülen yeni fabrikaların yeri hakkında araştırmalar yaptırıldı. Uzman, bütün Anadolu’yu dolaşarak bir rapor hazırladı ve yeni fabrikaların kurulması için en elverişli yerin Güneydoğu Anadolu olduğunu belirtti. Hammadde bolluğu ve tarım işçisi ücretlerinin son derece düşük olması, bu bölgeyi fabrika kurulması için ideal bir yer yapıyordu. Daha sonra Söke’ye dönerek şirketin oradaki fabrikasının başına geçen uzmanın tavsiyesine uyarak, şirket İskenderun dolaylarında bir fabrika açtı ve Kilis ve Urfa dolaylarında geniş topraklar kiralayarak üretime başladı(68).

MacAndrews ve Forbes Şirketi Türkiye’deki tekelci durumunu uzun bir süre korumasını bildi(69) ama ihracat pazarlarında önce Alman şirketlerinin, sonra da Amerikan Tütün Tröstü’nün (American Tobacco Trust) rekabeti karşısında yavaş yavaş önemini yitirdi(70).

## İÇ PAZARA DÖNÜK ÜRETİMİN GELİŞMESİ

Osmanlı İmparatorluğu’nun, bir tarım ülkesi olmasına rağmen, her yıl artan miktarlarda tahıl ve buğday unu ithal etmek zorunda olduğunu biliyoruz. Tahıl üretiminin ülke gereksinimini karşılayamaması, bol tahıl üretildiği yıllarda ise üretilen tahılın yeterli miktarda una çevrilememesi sonucu, Rusya ve Eflak-Buğdan’dan sürekli olarak un ithal edilmekteydi. 1878 ve 1882 yılları arasında ortalama 34.416 ton olan yıllık un ithalatı sürekli olarak artmış ve 1908-1913 yılları arasında ortalama 161.545 tona

erişmişti(71). Havaların normal gittiği yıllarda, Batı Anadolu bölgesinde bir tahıl kıtlığı ortaya çıkmıyordu. Ama gene de bol miktarda un ithal etmek gerekiyordu. Çünkü bölgede bulunan un değirmenlerinin hepsi su gücüyle çalışıyordu ve kurak mevsimlerde ve yaz aylarında su sıkıntısı çekildiği için yeterli miktarda un üretilemiyordu. İzmir kentinin her yıl toplam un tüketiminin % 25'i kadarını ithal ettiğini tahmin ediyoruz. İçerilerdeki kentlerde ve diğer yerleşme merkezlerinde durum bundan çok değişik olmadığı için, buhar gücüyle çalışan un değirmenleri kurmak ve yerel olarak üretilen buğdayı öğütmek kârlı bir girişim oluyordu.

İzmir'de ilk İngiliz un değirmeni 1850 yılında açıldı. 1.200 paya ayrılmış, 30.000 sterlin sermaye ile kurulan şirket, İngiltere'den 25.000 sterlin değerinde buhar makineleri ve değirmen taşları getirterek kent yakınlarında bir fabrika yaptırttı(72). Şirketin pay senetlerinin tümü, İzmir'de bulunan İngiliz ve Fransız uyruklular tarafından satın alındı. İngiliz uyruklu 306 kişinin 950 pay senedine sahip olması dolayısıyla, şirketin kontrolü İngilizlerin elindeydi(73). 1853 yılı sonlarına kadar normal olarak çalışan fabrika, aynı yıl Osmanlı Hükümeti'nin bütün tahıl stoklarına el koymasıyla, Kırım Savaşı sonuna kadar çalısmasını durdurdu. Savaş bitince Osmanlı Hükümeti, Fransızların elinde bulunan payların tümünü, İngilizlerin elinde bulunan payların da büyük çoğunluğunu satın aldı(74).

Kırım Savaşı'nı izleyen yıllarda, İngilizler, hem İzmir'de, hem de içerilerde birçok un değirmeni kurdular. J. Gout'un daha önce belirttiğimiz Menemen'deki değirmeni dışında, bu değirmenlerden yalnız sekizi buhar gücüyle çalışıyordu ve hiçbirisi de İzmir'de 1850 yılında kurulan ilk değirmen kadar büyük değildi. Bunlardan W. Williamson kendi ürettiği buğdayı öğütmek için İzmir'de bir değirmen kurmuş, fakat 1860'larda pamukçuluğa başlayınca değirmeni bir İngiliz tüccarına kiraya vermişti(75). D. Metaxas'ın Alsancak yakınlarındaki değirmeninin yıllık net kârı ise 1.900 sterlin dolayındaydı(76). Bunlardan başka T. B. Rees'in un değirmeni(77), British Eastern Agency şirketinin (ki bu şirket İngiltere'de Hyde kentinde bulunan J. Cowley and Sons Şirketi'nin kontrolü altındaydı) Buca'daki değirmeni(78) ve F. Smith'in Kiliseköy'deki 1.624 sterlin değerindeki değirmeni de(79) belirtilmeye değer. İzmir'de, Pasaport İskelesi ile Alsancak İstasyonu arasında kalan alanda sahiplerini saptayamadığımız,

fakat İngilizlere ait olduğu belirtilen üç un değirmeni daha vardı. Bunların hepsi buhar gücüyle çalışıyordu(80). Bu değirmenler daha sonraları Paterson ve Ort. tarafından satın alındı(81), 1894 yılında İngilizlerin elinde bulunan un değirmenlerinin günlük üretimi 75 ton dolayındaydı ve bu miktar Batı Anadolu'da buhar gücüyle çalışan 22 un değirmeninin toplam günlük üretiminin yarısından çoktu(82).

## YAĞ VE SABUN ÜRETİMİ

Zeytin ve çeşitli tohumlardan yağ elde etme sanayisinin gelişimini "İç Pazara Dönük Üretimin Gelişmesi" ana başlığı altında` incelemek biraz garip görünebilir. Batı Anadolu kıyılarının özellikle zeytin yetiştirmeye çok elverişli olmasının, bu bölgede, ne kadar ilkel olursa olsun, bir yağ çıkarma sanayisinin gelişmesine yol açması doğaldır. Ne var ki, belirli bir gelişme düzeyine erişmiş olan bu sanayinin, iyi kalite yemeklik yağ veya sınai amaçlarla kullanılan yağları üretmekte başarı kazanamadığı anlaşılmaktadır. Çünkü 19. yüzyılda, Batı Anadolu'nun Fransa'ya ve İtalya'ya zeytin ve zeytin ezmesi ihraç ederek, bunlardan üretilen zeytinyağını ithal ettiği görülmektedir(83).

19. yüzyılın ilk yarısında, İzmir'deki İngiliz tüccarları, "zeytin ülkesi" diye tanımladıkları İzmir Körfezi'nin kuzeyindeki bölgeye de sızmak ve burada da faaliyetlerini sürdürmek yolunda çaba gösteriyorlardı. Bu bölgede yerleşmiş bulunan Türk ve Rum halkın bu çabaları hemen her defasında boşa çıkarmasının nedeni, İngiliz tüccarlarına göre, bölgede İngiliz çıkarlarını savunacak bir konsolosluk bürosunun bulunmamasıydı. Bunlar İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na sürekli olarak gönderdikleri dilekçelerde İzmir Körfezi'nden başlayarak kuzeyde Edremit Körfezi'ne kadar uzanan kıyı şeridinde İngiliz çıkarlarını kollayacak böyle bir büronun açılması gereği üzerinde duruyorlardı(84).

Midilli adasında bir İngiliz konsolosluk bürosunun açılmasını izleyen yıllarda İngiliz tüccarlarının kıyı şeridinde ticaretevleri kurdukları, yağ ve sabun üreten fabrikalar açtıkları görüldü. Bunlar arasında en başarılı olan, İzmir'deki ticaretevini kapatarak zeytinyağı üretimine başlayan R. Hadkinson idi. Bu genç tüccarın özel merakı bilimsel buluş ve yöntemlerin üretime uygulanması olanaklarıydı. 1875 yılında bütün malını mülkünü

satan ve çiftçi olan amcasından da bir miktar borç alan Hadkinson, 1.500 sterlin değerinde makine ve araç ithal ederek Ayvalık'ta bir yağ üretme tesisi kurdu(85). Birkaç yıl içinde de işini genişleterek çeşitli kıyı kentlerinde irili ufaklı bir sürü fabrika yaptırdı ve satın aldı(86).

1886 yılı Temmuz ayında Hadkinson'un, İngiltere'deki Woodly kentinde bulunan Whittaker şirketi ile bir ortaklık anlaşması yaptığını görüyoruz. Anlaşmaya göre, Aydın'da kurulacak olan pamukyağı fabrikası için Hadkinson, fabrikanın yapılacağı arsayı verecek ve üretime bilgi ve deneyimiyle katkıda bulunacak, Whittaker şirketi de Hadkinson'un sipariş ettiği makineleri yapacaktı(87). Fabrika kurulup üretime geçtikten sonra, ortaklığın çok büyük kârlar getirdiği görüldü. Bu başarının ana nedeni, planları Hadkinson tarafından hazırlanan ve yağı çıkarılmış pamuk tohumlarını yakıt olarak kullanabilen özel bir buhar üretme kazanıydı. Kazanda yapılan bir iki küçük değişiklik sonunda, aynı yöntem zeytin, ayçiçeği ve susam yağı üreten fabrikalarda buhar sağlamak için de kullanılabiliyordu. Yakıt olarak kullanılan posa, fabrikaların gereksiniminden fazla olduğu zamanlar hayvan yemi veya gübre olarak kullanılmak üzere dışarıya satılıyordu. Böylece üretim giderlerinin büyük bir bölümünü oluşturan yakıt masraflarının ortadan kalkması ve hatta ek bir gelir kaynağı olması sonucu, ortaklığın kârlılığı yükselmişti.

Hadkinson'un 1891 yılında, üretim sürecinde ikinci bir yenilik yaparak, büyük bir başarı daha kazandığı görüldü. O zamana kadar babadan kalma yöntemlerle yapılan yağ üretimine, bilimsel yöntemleri uygulamayı kafasına koyan Hadkinson, bu amacını gerçekleştirmek için büyük paralar harcayarak İngiltere'den W. L. Lewendon adında bir kimya mühendisi getirtti. Bu mühendisin görevi Hadkinson'a yağ üretmede kullanılan kimyasal eriyiklerin, özellikle de karbonsülfidin uygulama alanlarını öğretmekti. Böylece zeytinyağı üretimi için gerekli bütün bilimsel verileri elde eden Hadkinson, üretimi yeni yöntemlere göre düzenlemek amacıyla gerekli olan kimyasal maddeleri İngiltere'de kimyasal madde üreten bir şirketin sahibi olan kardeşinden temin etti(88). Bir konsolosluk raporunda belirtildiğine göre(89), o zamana dek yaygın biçimde uygulanan yöntem, iki aşamadan oluşuyordu. Birinci aşamada, zeytinler ezilerek iyi kalite yemeklik yağlar elde ediliyor, ikinci aşamada ise iyi yağı çıkarılmış olan

zeytin posası bir kez daha eziliyor ve yağlama işlerinde kullanılan daha düşük kaliteli bir yağ türü üretiliyordu. Hadkinson, kimyasal eriyikler kullanarak, aynı miktarda zeytinden hem daha çok, hem de beş değişik tür yağ elde edebiliyordu. Üç tür yemeklik yağ ve iki tür diğer amaçlar için kullanılabilecek yağ üreten bu sürecin ikinci aşaması sonunda elde edilen posa da çok iyi kalite sabun yapımında kullanılabiliyordu. Üçüncü aşamadan sonra elde edilen posadan yapılan sabunlar daha düşük kalite olmakla birlikte daha ucuz olmaları nedeniyle piyasada çok revaç görüyordu. Fabrikalarında bu yolla elde edilen zeytin posasını kendisi işlemeyen Hadkinson, bunları İzmir'de bir sabun fabrikası bulunan R. Rose adlı bir İngilize satıyordu. Hadkinson'dan çok ucuza hammadde satın alan Rose, üretim maliyetleri daha yüksek olan rakiplerini iki yıl içinde iflasa sürükledi. Fakat, Milano'dan Migone ve İngiltere'den Pears, Windsor ve Sunlight gibi iyi ve ucuz sabunların bol miktarda ithal edilmesiyle Rose'un iflas etmesi gecikmedi(90).

Daha önceleri yağ üretimine egemen olan, fakat sonraları Hadkinson'un üstünlüğü karşısında gün geçtikçe zayıflayan ya da rekabete dayanamayarak iflas eden ve Hadkinson'un fabrikalarında çeşitli görevlerde çalışan yerli Rumlar, eski egemen durumlarına kavuşabilmek için Hadkinson'a karşı çeşitli tertiplere giriştiler. Bu tertiplerin başlangıçta başarılı olmalarının nedenlerinden birisi, Hadkinson'un da içerilerde fabrika kuran diğer İngilizleri izleyerek fabrikalarını yerli Rumların adına tescil etmesi veya Rumları fabrikalarında yönetici olarak görevlendirmesiydi. Örneğin, 1880 yılında Hadkinson'un Kemer'deki fabrikasının yöneticiliğini yapan G. Mandamathiotis adlı Rum, mahkemeye başvurarak fabrikanın kendisine ait olduğunu ileri sürdü ve bu yönde bir mahkeme kararı elde etti. Hadkinson'un kararı değiştirmek uğrundaki bütün çabaları boşa çıktı. Kısa bir süre sonra Mandamathiotis'in kimliği belli olmayan kişiler tarafından öldürüldüğü görüldü(91). Kendilerinin de başlarına böyle bir olayın gelmesinden korkan varisleri, fabrikadaki bütün haklarından vazgeçtiklerini ve fabrikayı Hadkinson'a geri verdiklerini açıkladılar. 1895 yılında aynı olay daha geniş ölçüde tekrarladı ve Hadkinson'un dört fabrikası mahkeme kararıyla fabrikaların Rum yöneticilerine verildi(92). Fakat, bu kez cinayet

işlemeye gerek kalmadan, fabrikaları yasal yollarla geri almak mümkün oldu.

1900 yılına gelindiği zaman Hadkinson'un Batı Anadolu'nun en büyük yağ üreticisi olduğu görülüyordu. Tüccarlıktan sanayiciliğe geçen bu İngilizin çeşitli Batı Anadolu kentlerinde ikisi ayçiçeği, dördü susam, altısı pamuk tohumu ve onu zeytinyağı çıkaran 22 fabrikası vardı(93). 1913 sanayi sayımı bu fabrikaların hiçbirisinin sayım kapsamına giren kentlerde olmadığını belirtiyor(94).

İngilizlerin yağ üretimiyle ilgilenmeleri yalnız Hadkinson gibi örneklere özgü değildi. Örneğin, İzmir'deki Samolda Pamukyağı Fabrikası'nı da İngilizler kurmuş, fakat 1910 yılında bir Rum şirketine satmışlardı. 515 BHP güç üreten dört buhar makinesine sahip olan bu fabrikada 110 işçi çalışıyordu. Böylece Türkiye'deki en büyük yağ fabrikası niteliğinde olan Samolda fabrikası, yılda 20.000 ton pamuk tohumu işleyerek, toplam yurtiçi tüketiminin % 35'ini karşılayan, 2.800 ton rafine yağ üretebiliyordu(95). İzmir'de yerleşmiş İngiliz tüccarlarının yağ üretimine duydukları ilgi, Batı Anadolu bölgesinin sınırlarını aşarak, Çukurova bölgesine de ulaştı. Türkiye'deki en büyük İngiliz ticaretevi olan Whittall şirketinin önayak olmasıyla, 1910 yılında, Londra'da Mersin Yağ Fabrikası (Mersyna Oil Mill Co. Ltd.) adında bir şirket kuruldu(96). Şirketin amacı Mersin'de pamuk yağı üretecek bir fabrika kurmaktı. Şirketin 14.000 sterlin olan sermayesi 1.400 paya bölünmüştü ve bu payların 920 tanesi Whittall şirketi adına H. O. Whittall ve R. J. Whittall tarafından satın alınmıştı. 1911 yılı Mayıs ayında şirketin sermayesi iki katına çıkarıldı ve yeni pay senetlerinin 765 tanesini daha satın alan Whittall ailesi yönetime tümüyle egemen oldu. Üretimi ve diğer faaliyetleri hakkında bilgi bulamadığımız bu şirket 1931 yılında kapandı.

İncelenen dönemde İzmir'de yağ fabrikası kuran son İngiliz şirketi, merkezi Londra'da bulunan Osmanlı Yağ Şirketi (Ottoman Oil Co. Ltd.) idi(97). Toplam sermayesi 30.000 sterlin olan bu şirket, Karşıyaka'da bir fabrika yaptırmak için arazi satın aldı ve fabrikanın önüne yanaşacak olan pamuk tohumu taşıyan mavnalar için bir de küçük iskele yaptırdı(98). Pay senetlerinin çoğunluğuna sahip olan İzmir'deki İngilizler, şirketin ilk genel kurul toplantısında fabrikanın en son mimarî ve üretim tekniklerine göre

yapılması için hiçbir fedakârlıktan kaçınılmamasını istediler. 90 tondan çok demir ve 150 metreküp kadar kereste kullanılarak yapılan fabrikaya 160.000 sterlin değerinde makineler yerleştirildi. Yapım işleri bitip 1913 yılında üretime başladığı zaman fabrikanın "Türkiye'deki en modern fabrika" olduğu söyleniyordu(99). Altı ay kadar üretim yapan fabrikaya, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla düşman bir ülkeye ait olduğu gerekçesiyle Osmanlı Hükümeti tarafından el kondu(100).Savaşın bitmesinden sonra tekrar üretime başlayan bu fabrika, yılda 40.000 ton kadar pamuk tohumu işleyerek 5.600 ton rafine yağ üretecek kapasitedeydi(101).

## PALAMUT ÖZÜ ÜRETİMİ

Türkiye'de dericiliğin en yüksek aşamasına erişmiş olduğu 17. ve 18. yüzyıllarda ülkenin her köşesinde küçük tabakhaneler ve bu tabakhanelerde derilerin işlenmesi için gerekli olan palamut özünü üreten küçük imalathaneler vardı. Palamut özü (tanen), (Quercus Oegilops denilen ve bakıma gerek göstermeden yetişen) bir tür meşe ağacının meyvelerinden elde ediliyordu. 19. yüzyıl başlarında Romanya, Güney Amerika ve Hindistan deri mamullerinin rekabetine dayanamayan Osmanlı dericiliği gerilemeye başladı. Bu çöküş palamut özü üreten işletmeleri de etkiledi ve bunların birbiri ardından kapanmaya başladığı görüldü. Yerli deri mamullerine olan talebin azalması, bu mamulleri üreten işletmelerin sıvı ve kristal tanene olan talebini de azaltmıştı. Tanen üretiminin azalmasının yanı sıra, Türkiye'nin deri mamulleri üreten ülkelere olan palamut ihracatı hızla arttı(102). Örneğin, 1893 yılında İzmir'in palamut ihracatı 55.000 tona yükseldi ki bu miktar toplam palamut üretiminin % 95'i dolaylarındaydı(103). Tanen içeriği en yüksek olan ve adına "Trieste" denilen en iyi kalite palamut İtalya'ya ihraç ediliyordu. En az % 22 tanen içeriği olan "eleme" veya "natürel" diye adlandırılan daha düşük kaliteli palamutlar ise Alman, Avusturyalı veya Fransız dericileri tarafından satın alınıyordu. Böylece Türkiye'den ihraç edilen palamutlar Avrupa ülkelerinde işlendikten sonra Türkiye'ye satılıyor ve yabancı deri mamullerin rekabetine göğüs gerebilmiş olan dericiler ile devlete ait olan dericilik işletmeleri tüm tanen gereksinimleri için dışarıya bağlanmış oluyorlardı. İthal malı pahalı tanen

satın alamayan küçük tabakhaneler tanen yerine geçebilecek bazı maddeler kullanıyorlardı. Ama bu maddeler ancak ucuz ayakkabı yapımında kullanılan ince derilerin işlenmesine elverişliydi. Daha kaliteli mal üretmek için mutlak olarak ithal malı tanen kullanılması gerekiyordu. Bu fırsatı değerlendirmek isteyen İngilizler, 1891 ve 1909 yıllarında, İzmir'de iki tanen fabrikası kurdular. Osmanlı Hükümeti, fabrikaların çalışması için gerekli olan makine ve araçların ithalinden gümrük vergisi istemediği gibi, üretim üzerinden alınan vergiyi de azaltarak fabrikaların kuruluşunu destekledi.

Birisi ünlü Whittall ailesine ait olan bu iki fabrikada 130 BHP gücünde buhar makineleri vardı ve 140 işçi çalışmaktaydı. Her iki fabrika da uzun süren palamut mevsimi boyunca hiç durmadan 250 gün çalışabilecek biçimde kurulmuştu. Palamut mevsimi bitince, üretim durduruluyor ve gelecek mevsime kadar geçen süre içinde, tanenle kaplanmış olan kurutma ve öğütme makineleri temizlenerek yeniden üretime hazır duruma getiriliyordu. Whittall fabrikası hammadde olarak yerel palamutları kullandığı gibi, Antalya bölgesinden de palamut getirtiyordu. Whittall şirketi, bu bölgede, Hükümet malı olan ormanlarda yetişen bütün palamutları satın alma hakkını elde etmişti(104). 1913 yılında bu iki fabrikanın 2.011 ton en iyi kalite tanen ürettiğini görüyoruz. Bu miktar yurt içi gereksinimini tümüyle karşıladığı için artan 1.084 ton tanen Avrupa'ya ihraç edilmekteydi(105).

## YÜNLÜ ÜRETİMİ

19. yüzyıl başlarında ucuz ve iyi kaliteli İngiliz yünlülerinin Türkiye pazarında önemli bir yeri vardı. Yünlü üretimi ve ihracatında Alman, Avusturya ve Fransız rekabetinin gelişmesi ve İngiltere dokuma sanayisinin büyük ölçüde pamuklu üretimine yönelmesi sonucu, İngiliz yünlüleri Türkiye'deki önemini yitirmeye başladı. İngiltere'nin Türkiye'ye olan yünlü dokuma ihracatındaki düşüş 19. yüzyılın ikinci yarısında da devam etti. 20. yüzyıl başlarında diğer Avrupa ülkeleri Türkiye pazarının % 75'ine sahip oldular(106). Türkiye pazarının bu kadar büyük bir bölümünü ellerine geçiren Avrupa ülkelerinin dikkatlerini, hızla, iyi kalite ve yarı-lüks yünlü dokumalar üzerinde topladıkları görüldü. Türkiye'nin, varlıklı sınıflar için

iyi kalite yünlü ithalatı artarken, aba denilen, büyük ölçüde emekçi sınıfların kullandığı ve Avrupa ülkelerinin Türkiye pazarına egemen olmasından önce İngiltere'nin Bradford ve Huddersfield kentlerinden sağlanan kaba dokunmuş yünlü kumaşlar ithalatı göreli olarak azaldı. Bu tür kumaşların arz ve talebi arasında ortaya çıkan dengesizlikten yararlanmak isteyen Osmanlı Hükümeti, bir yünlü dokuma fabrikası kurduğu gibi, eski bir pamuklu dokuma fabrikasında da değişiklikler yaparak bu fabrikayı yünlü üretimine geçirdi. Aynı amaçla yerli ve yabancı kapitalistlerin de irili ufaklı birçok yünlü fabrikası kurdukları görüldü. Bunların arasında İzmirli beş İngiliz tüccarın 1910 yılında kurduğu Osmanlı Kumaş Şirketi (Ottoman Cloth Co. Ltd). de vardı.

Bu şirketin sermayesini oluşturan ve her biri 5 sterlin değerinde olan 16.000 pay senedi ile yalnız kuruculara satılan her biri 1 şilin değerinde olan 24.000 kurucu pay senedinin tümü 20 gün içinde satıldı(107). Pay senetlerinin coğrafî dağılımı bunların 4.400 tanesinin İzmir'de, geri kalanların ise Londra, Marsilya, Paris ve İstanbul'da satıldığını gösteriyor. Şirket, İzmir'de 21.906 sterlin değerinde arsa ve bina satın aldığı gibi, İngiltere ve Almanya'dan 24.242 sterlin değerinde modern dokuma makineleri de ithal ederek üretime başladı. Ürettiği kumaşlara piyasada gayet kolaylıkla alıcı bulan şirket, aynı zamanda Osmanlı Hükümeti ile de bir anlaşma yaparak her yıl ordu için belirli bir miktar yünlü kumaş sağlamayı yüklendi. 1912 yılına gelindiği zaman şirketin dokuduğu battaniyelere talep o kadar artmıştı ki, fabrika binasının genişletilmesi ve 28.364 sterlin değerinde yeni makineler satın alınması gerekti. Ertesi yıl da genişlemesine devam eden şirket yeni iğler ve daha güçlü dokuma tezgâhları satın almak için 12.880 sterlin harcama yaptı. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla fabrikaya Osmanlı Hükümeti tarafından el kondu. 1924 yılında Doğu Halı Yapımcıları, şirketin bütün kurucu pay senetlerini ve adi pay senetlerinin de 15.400'ünü satın alarak şirkete tümüyle egemen oldu.

1913 Sanayi Sayımı kapsamına giren ve içlerinde Osmanlı Kumaş Şirketi'nin de bulunduğu altı yünlü dokuma fabrikası yılda 34,7 milyon kuruş değerinde 1.388.304 metre yünlü kumaş üretiyordu. Aynı yıl, yurtiçi yünlü dokuma tüketimi 2.787.759 metre olduğuna göre, hepsi de 1907 ve

1911 yılları arasında üretime başlayan bu altı şirket, altı yıl içinde, Türkiye pazarının yarısına eşit oranda üretim yaparak ithalatı azaltmış oluyordu(108).

## MAKİNE VE MOTOR ÜRETİMİ

Çeşitli üretim dallarında fabrika sistemi ile üretim yapan şirketlerin gelişmesi, dökümhanelerin, basit onarım işleri ve Avrupa'dan hemen getirtilmesi olanağı olmayan yedek parçaları yapan atölyelerin gelişmesine yol açtı. 1880'lerin ortalarında İzmir'de bu işlerle uğraşan 16 kuruluş vardı. Bunlardan en büyük altı tanesi, M. Rankin, S. Watkins, G. J. Papps, J. Clarke, Rice Brothers ve D. Issigonis adlı İngilizlere aitti.

İzmir'deki bu tür kuruluşların en eskisi, sermayesinin çoğu makine mühendisi G. J. Papps'a ait olan G. J. Papps ve Ortakları Şirketi idi. Bu şirket, küçük parçalar üretmekten başka onarım işleri ve birçok Avrupa şirketinin İzmir temsilciliğini üstlendiği için tek başına, onların İzmir'e gönderdiği bütün makine ve yedek parçaların dağıtıcılığını da yapıyordu. 1893 yılına kadar çok genişleme fırsatı bulamayan şirket, aynı yıl Aydın ve Nazilli belediyelerinin bu kentlere içme suyu getirtme işlerinin ihalesini kazandı. İngiltere'den ithal edilen demir boruların f.o.b. Liverpool fiyatını c.i.f.[5] İzmir fiyatından daha fazla gösteren şirket bu yolla çok büyük kârlar elde etti. 1.000 metre borunun İzmir teslim fiyatı 406 sterlin olduğu halde, boruların Liverpool'da gemiye yüklendiği andaki fiyatını 478 sterlin 15 şilin 6 peni olarak gösteren Papps, bu hileli fiyatların da üstüne 52 sterlin taşıma, 2 sterlin sigorta ücreti eklediği gibi % 3 de komisyon alıyordu. Böylece, Aydın ve Nazilli belediyeleri her 1.000 metre boru için 143 sterlin kadar fazla fiyat ödemek zorunda kaldılar. Papps şirketinin bu tür hileli işlemleri 20 yıl sürdü ve 1912 yılında şirket aleyhine açılan bir davada her şey ortaya çıktı. Ancak o zamana dek Papps ve Ort. vurgunu vurmuştu(109).

Batı Anadolu'da fabrika üretimi yapan İngiliz sanayicileri, makine ithalatından onarıma kadar her türlü iş için bağlı oldukları Papps şirketinin kendilerini sürekli olarak aldattığının farkındaydılar. Bu yüzden, işlerini daha ucuza ve daha dürüstçe yapacak bir fabrikanın kurulması için eyleme geçtiler. İzmir'de küçük bir onarım atölyesi olan M. Rankin'e bir öneride bulunarak Alsancak tren istasyonu yakınlarında kurulacak bir fabrikanın arsasını vermeye hazır oldukları gibi, sermayenin yarısını da

koyabileceklerini söylediler(110). Rankin'in öneriyi derhal kabul etmesi üzerine, 3.357 metrekarelik bir arsa satın alınarak, fabrikanın yapımına başlandı.

Yunanistan'da iken İngiliz uyruğuna geçen ve sonra İzmir'e göç eden D. Issigonis ise, Rum ve Ermeni fabrika sahipleriyle anlaşmalar yaparak onların makine onarım işlerini üstlenmişti. Böylece iki şirket arasında hızlı bir yarışma başladı. Bir taraftan Rankin, diğer taraftan Issigonis, içerilere adamlarını göndererek çırçır, un ve yağ fabrikaları ile ilişkiler kurmaya başladılar. Aydın Demiryolu Şirketi atölyelerinde eğitilip, sonraları kendi atölyelerini açan teknisyenlerin kazanılması sorununa büyük önem veren Rankin ve Issigonis, bu teknisyenlere yüksek ücretler vererek iş teklifinde bulundular. Atölyelerinin umdukları kârı getirmediğini gören ve hatta bazıları kaba demircilik veya nalbantlığa başlamış olan teknisyenler bu teklifleri sevinçle karşılayarak İzmir'e döndüler(111).

Başlangıçta, oldukça basit araç ve gereçlere sahip olan bu iki şirket, onarım işleri ve bazı parçaların yapımından öteye gidemiyordu. Teknik kadrolarını sağlamlaştırdıktan sonra ve bölgedeki fabrikaların gereksinimlerinin artması sonucu, işlerini büyüterek fabrikalarını genişletip yeni makineler getirttiler. Çalıştırdıkları işçi sayısı 100'den 400'e yükseldiği gibi çalıştırıcı güç de 100 BHP'den 300 BHP'ye arttı.

Her iki fabrika da "Doğuda kurulmuş en eski, en büyük ve en mükemmel teknik işletme"(112) olduğunu ileri sürüyordu. Yaptıkları işler arasında "iki silindirli içten patlamalı motorlar, kondensatörlü üç imsibatlı buhar makineleri, elektrik jeneratörleri, demir veya sac depolar, zeytinyağı, un ve kereste fabrikaları için otomatik makineler, komple fabrika takımları" olan Rankin ve Issigonis, ayrıca, biçer-bağlar onarımı üzerinde uzmanlaşan birer atölyeye sahiptirler. Fabrikalarında çivi, tel ve dikenli tel yapımından başka, İzmir'deki bütün basımevlerinin talebini karşılayacak kadar hurufat da dökülüyordu. Basit işler için hurda metal kullanılıyor, incelik ve sağlamlık isteyen parçaların yapımı için Belçika, Almanya ve İngiltere'den iyi kalite demir ve çelik getirtiliyordu. Rankin'in fabrikası 200 BHP üretebilen buhar makineleri yapımında ün kazanmıştı. Issigonis ise içten patlamalı motorlar üzerinde uzmanlaşıyordu(113). Issigonis'in Alman AEG tekelinin İzmir'deki dağıtıcılığını ele geçirmesine karşılık, Rankin, İngiltere'nin Lincoln

kentinde bulunan ve yüksek güçlü buhar makineleri yapımında dünyanın önde gelen şirketlerinden olan R. Procter şirketinin acenteliğini almıştı. Bu şirket İngiliz sermayesinin etkisi altında olan bütün ülkelere ve özellikle Güney Amerika'ya çok sayıda buhar makinesi ihraç ediyordu(114).

İki şirket arasındaki yarışma en açık biçimiyle 1912 yılında görüldü. Yeni kurulmakta olan Osmanlı Yağ Şirketi fabrikasına gerekli bir buhar makinesi ve bir vakum kazanının yapımını üstlenmek için Rankin ve Issigonis kıyasıya fiyatı kırmaya ve siparişlerin teslim tarihini öne almaya başladılar. Rankin'in buhar makinesi planları daha çok beğenildi ve 38 BHP gücündeki bu makineleri yapım işi Rankin'e verildi. Vakum kazanını kimin yapacağı artık bir onur sorunu olmuştu. Rankin, kazanı dökme demirden yapacağını ve fabrikasını gece gündüz çalıştırarak on beş günde teslim edeceğini ve kazanın istenilen vakum basıncına istenildiği kadar karşı koyacağını vaat ederek ihaleyi kazandı.(115).

Türkiye'nin o zamanki koşullarına göre çok ileri bir teknolojiye sahip bu iki fabrikaya, Birinci Dünya Savaşı başladığı zaman İngiliz uyruklu Rice Brothers'a ait olan üçüncü büyük fabrika ile beraber Osmanlı Hükümeti tarafından el konuldu(116).

1913 Sanayi Sayımı, Rankin ve Issigonis'in fabrikalarını belirtmekle beraber(117) ayrıntılı bilgi vermiyor. Buna karşılık, İngiliz fabrikalarının çeşitli sanayi kolları için yaptıkları makine ve araçların listeleri var. Bu listelere göre hazırlanan aşağıdaki tablo, İzmir'deki İngiliz şirketlerinin 1891 ve 1913 yılları arasında, Sanayi Sayımı kapsamına giren kentlerdeki fabrikalar için yaptıkları buhar makineleri hakkında bilgi veriyor.

TABLO 12
İZMİR'DEKİ İNGİLİZ ŞİRKETLERİ TARAFINDAN YAPILAN BUHAR MAKİNELERİ, 1891-1913

| Sanayi Kolu | Buhar Makinesi Sayısı | Toplam Güç (BHP) |
|---|---|---|
| Un değirmenleri | 5 | 440 |
| Şekercilik, tatlıcılık | 19 | 250 |
| Diğer | 3 | 82 |
| Toplam | 27 | 772 |

Kaynak: *Sanayi*, s. 40-127

Un değirmenleri için yapılan beş buhar makinesinden 150’şer BHP gücünde olan iki tanesi Rankin’in fabrikasında yapılmıştı. Bunlar Türkiye’deki un değirmenlerinde bulunan en güçlü makinelerdi. İki İngiliz şirketi, buhar makinelerine ek olarak, un değirmenleri için 107 çeşitli makine daha yapmıştı(118). İzmir’de şeker, helva vb. şeyler üreten iki imalathanenin bütün makineleri de Rankin ve Issigonis tarafından sağlanmıştı. Toplam helva üretiminin % 93,3’ünü üreten bu fabrikalardaki makineler tamamıyla otomatikti ve her şey insan eli değmeden sağlık kurallarına uygun biçimde üretiliyordu.

Rankin ve Issigonis’in yaptığı buhar makineleri Türkiye’deki toplam buhar makinelerinin ürettiği gücün % 4,93’ünü, Batı Anadolu’daki buhar gücünün ise % 9,64’ünü temsil ediyordu. Un değirmenleri için yapılan beş buhar makinesinin bu sektörün ürettiği buhar gücü içindeki oranları, sırasıyla, % 7,6 ve % 17.,9 idi(119).

4 Marx, sanayide üreticilerin kapitalist haline gelmesini devrimci yol olarak niteler. Üretken güçleri geliştirmeyi amaçlamayan, tüccarların üreticileri egemenlik altına alması yolu sanayinin devrimci olmayan gelişme yoludur. Bu yol gerçek kapitalist üretim biçiminin gelişmesini önler. Kâr üretim sürecinde değil, metaların ve paranın dolaşım sürecinde ortaya çıkar.

5 c.i.f. –(Cost Insuarence Freight)– Mal bedeli, sigorta ve nakliye ücretini içine alan fiyat.

# VI

## İNGİLİZ EMPERYALİZMİ VE BATI ANADOLU MADENLERİ



Kapitalist gelişmesini en hızlı olarak tamamlayıp emperyalist aşamaya gelmiş olan İngiltere'nin, dünyanın dört bucağından elde edilen hammaddelere gereksinimi büyüktü. Hammaddeleri, sürekli ve düzenli bir biçimde ve en ucuza sağlamak, hammadde üreten ülkeleri ekonomik ve politik denetim altına sokmak, emperyalist dış politikanın başlıca amaçlarından biridir. Emperyalizmin doğrudan etkisi altına girmiş olan ve büyük doğal zenginliklere sahip Osmanlı İmparatorluğu, bu dış politikanın etkilerinin en çok duyulduğu ülkeler arasında yer aldı. Anadolu'nun doğal kaynakları, gerek İngiltere'de gerekse Türkiye'de kurulan şirketler tarafından alabildiğine sömürüldü. Kapitalist ülkelerin fabrikalarında kullanılmak üzere, boraks, kurşun, krom, kömür, manganez, antimuan vb. madenler, gelişmiş kapitalizmin yarattığı dünya ekonomisinin, Türkiye'yi bir hammadde kaynağı yapmasının sonucu olarak, gemilerle taşındı durdu.

Türkiye'de maden aranması ve çıkarılmasını düzenleyen yasa ve yönetmeliklerdeki değişiklikler, Türkiye'nin dışa bağlanması sürecinin çok canlı örneklerini verirler. Bu sürecin gereği olarak ortaya çıkan yasalar ve yönetmelikler giderek sürecin daha mükemmel bir biçimde gelişmesini sağladılar.

Osmanlı madenciliği 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar şeriat kurallarına göre düzenleniyordu. Bütün yeraltı zenginliklerini devlet malı yapan 1858 Toprak Yasası'nın yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra, yeni bir maden yönetmeliği hazırlandı ve yabancılara Osmanlı vatandaşları tarafından kurulan maden şirketlerine ortak olma hakkı tanındı. 1867 yılında,

yabancılar, Hicaz vilayeti dışında her yerde, taşınmaz mal edinme hakkını kazandılar. Özel mülkiyet hakkının yavaş yavaş genişletilip garantiye alınmasının doğal sonucu olarak, 1869 yılında yeni bir maden yönetmeliği yürürlüğe girdi. Bu yönetmelikle birlikte, yabancı devlet temsilcileri ve Osmanlı Hükümeti arasında yapılan bir protokol, yönetmeliğin nasıl uygulanacağı konusunu ele aldı. 1810 Fransız Maden Yasası'na benzetilerek hazırlanan yönetmeliğe göre, maden arama ve çıkarma konularında, yabancılar, Osmanlı vatandaşları ile aynı haklara sahip oldular.

Yeni bulunan madenlerin işletilmesi için padişahın onayı gerekiyordu. Ferman biçiminde verilen bu onay Saraydan çıkıncaya kadar, madeni bulan kişinin hakları, Madenler Dairesi'nce verilen bir izin tezkeresiyle korunuyordu. Üç veya dört yıl süreli olarak verilen izin tezkereleri, imtiyaz fermanı verilmediği takdirde geri alınıyordu. Bu süre içinde tezkere sahibi madeni işletmekte serbestti. Madeni işletmek hakkını kayıtsız şartsız madeni bulana veren imtiyaz fermanları ise 49 veya 99 yıl süreliydi. İmtiyazı alabilmek için, madeni bulan kişiler, bol miktarda rüşvet yedirmek veya iltimas yapacak birini bulmak zorundaydılar. Yabancı uyruklu madenciler, işlerini, ülkelerinin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki politik etkisini kullanarak, elçilikler ve konsolosluklar aracılığıyla yürütüyorlardı[1].

İmtiyaz fermanı elde eden kişi, imtiyazın tanıdığı hakları kendisi kullanabileceği gibi başkasına devredebilir veya satabilirdi. Bu yüzden; İstanbul'da, bütün işi gücü imtiyaz fermanı almak ve satmaktan ibaret bir grup insan türemişti. İltimas veya rüşvet yoluyla elde edilen imtiyaz fermanları, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde maden işletmek veya fabrika açmak isteyen kişi ve şirketlere yüksek kâr ile devrediliyordu. Örneğin, Türkiye Madencilik Yatırım Şirketi (Mines Investment Association of Turkey Ltd.) Trabzon dolaylarındaki bakır ve gümüşlü kurşun madenlerini işletme imtiyazını elde eden iki İstanbullu tüccara 22.000 sterlin ödeyerek imtiyazı satın a1dı[2]. Osmanlı Madencilik Şirketi de, (Imperial Ottoman Mining Co.), İzmit yakınlarındaki bir madenin işletme imtiyazı için imtiyaz sahiplerine 40.000 sterlin ödemek zorunda kaldı[3]. Akdeniz Buhar, Kömür ve Demir Şirketi, (Mediterranean Steam, Coal and Iron Co.), İzmir dolaylarında bir kömür damarı keşfeden ve İstanbul'daki ilişkileri sayesinde imtiyaz fermanını almayı başaran iki

İzmirli’ye tam 80.000 sterlin vererek imtiyazı satın alabildi(4). Sivas yakınlarında bulunan gümüşlü kurşun madenini işletme imtiyazını elde eden Alman şirketi Orientalische Bergbau Gesselschaft ise 51.600 sterlin karşılığında maden üzerindeki bütün haklarını Küçük Asya Madencilik Şirketi’ne (Asia Minor Mining Co.) devrettiği gibi, İngiliz şirketinin yedi yöneticisinden birini atamak hakkına da sahip oldu(5). İmtiyaz elde edip sonra başkalarına devretme işi o kadar kârlı olmaya başladı ki, amacı “maden elde etmek ve satmak” olan şirketlerin kurulduğu bile görüldü(6). İmtiyaz elde etmek, artık, özel ilişkiler ve kime ne kadar rüşvet yedirileceğini bilmeyi gerektiren bir uzmanlaşma alanı olmuştu. Bu işi yürüten kişilerin dışında kimseye imtiyaz verilmiyordu. Girişkenlikleri sayesinde imtiyaz elde edebileceklerini düşünen kişilerin kurdukları şirketler, kurucuların bütün çabalarına rağmen, imtiyaz alamamaları sonucu birer birer iflas ediyorlardı. Leeds’li altı işadamı tarafından kurulan Küçük Asya Araştırma Sendikası (Asia Minor Exploration Syndicate Ltd.) ve Osmanlı Madencilik Şirketi (Ottoman Mining Association Ltd.) bu nedenlerle kuruluşlarından kısa bir süre sonra, 1894 ve 1902 yıllarında, iflasa sürüklendiler(7). Yönetim kuruluna bir Osmanlı prensi seçerek Osmanlı Hükümeti’ni etkilemek ve böylece bir imtiyaz koparmak isteyen bir başka şirket de başarısızlığa uğradı(8). İngilizler, zamanla, imtiyaz elde etmenin özel bir “beceri” işi olduğunu kabullenmek ve imtiyazlar için istenen fiyatları tartışmasız ödemek zorunda kaldılar. Aşağıdaki tablo 1870 ve 1911 yılları arasında verilen maden imtiyazlarının Türkler, azınlıklar ve yabancılar arasında dağılımını göstermektedir.

TABLO 13
MADEN İMTİYAZLARININ DAĞILIMI

| Yıllar | Türkler | Azınlıklar | Yabancılar | Toplam |
|---|---|---|---|---|
| 1870 - 1881 | 8 | 18 | 25 | 51 |
| 1882 - 1891 | 9 | 7 | 34 | 50 |
| 1892 - 1901 | 14 | 13 | 18 | 45 |
| 1902 - 1911 | 76 | 29 | 32 | 137 |
| Toplam | 107 | 67 | 109 | 283 |

Kaynak: A.G. Ökçün, “XX. yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları,” *Abadan’a Armağan*, Ankara, 1969, s. 809. (Bundan sonra *Maden Üretimi*). Ökçün’ün azınlık-

yabancı olarak ayrı bir kategoride gösterdiği 8 imtiyaz sahibini yabancı saydık.

Osmanlı vatandaşlarına verilen imtiyazların sayısında incelenen dönemin sonlarına doğru hızlı bir artış görüldü. Bu artışa rağmen, Osmanlı uyruklulara verilen toplam imtiyaz sayısı, yabancılara verilen imtiyaz sayısından daha azdı. Ökçün'ün de belirttiği gibi(9), Maden Dairesi'nin adlara göre uyruk saptama yöntemi, azınlıklar ile yabancı uyrukluları birbirinden ayırmaya yetmemektedir. Daha önce, birçok Rum, Ermeni ve Yahudinin İngiliz uyruğuna geçtiğini görmüştük. Maden Dairesi'nin sıralamasına göre "azınlık" olarak tanımlanan kişiler arasında yabancı uyrukluların bulunması olasılığı bizce büyüktür. Eğer durum gerçekten böyleyse, yabancı uyruklulara verilen maden işletme imtiyazı sayısı, Osmanlı vatandaşlarına verilen imtiyazların sayısını çok geride bırakmaktadır.

1902 yılında Batı Anadolu bölgesinde maden işletmek üzere 53 imtiyaz verilmişti. Bunların 26'sı İngiliz uyruklulara, 22'si Osmanlı vatandaşlarına, geriye kalan 5'i ise Fransızlara ve (yabancı uyruklu olması olasılığı olan) bazı azınlıklara aittir. Osmanlı vatandaşları, ellerindeki 22 imtiyaz fermanına karşılık, ancak 9 madeni aktif olarak işletiyorlardı. İngilizler, edindikleri 26 fermandan başka, dört ferman daha satın alarak, 30 madeni işletme hakkına sahip oldular. Ayrıca, imtiyaz verilinceye kadar kullanılan 22 izin tezkeresine ve Osmanlı uyruklulardan satın aldıkları altı izin tezkeresine dayanarak 28 maden daha işletmekteydiler. Aşağıdaki tabloda 1902 yılında İngilizlerin Batı Anadolu'da işlettikleri madenlerin ayrıntıları görülmektedir.

TABLO 14
BATI ANADOLU'DA İNGİLİZLER TARAFINDAN
İŞLETİLEN MADENLER - 1902

| Maden | İmtiyaza Göre İşletilen | İzin Tezkeresine Göre İşletilen | Devredilen İzin Tezkeresine Göre İşletilen | Toplam |
|---|---|---|---|---|
| Zımpara taşı | 12 | 12 | 4 | 28 |
| Krom | 11 | 3 | - | 14 |
| Manganez | 3 | - | 2 | 5 |
| Antimuan | 1 | 1 | - | 2 |
| Diğer | 3 | 6 | - | 9 |
| TOPLAM | 30 | 22 | 6 | 58 |

Kaynak: "Report on the Mining Industries and Forestry in Turkey," *Accounts and Papers*, 1903, vol. lxxvi, s. 257-314. (Bundan sonra, *Report.*)

1902'den sonra İngilizler krom ve zımpara taşı çıkarmak için yedi imtiyaz fermanı elde ettikleri gibi çeşitli madenler için de on izin tezkeresi almayı başardılar(10). Böylece, Birinci Dünya Savaşı öncesi İngilizler, Batı Anadolu'da 75 maden yatağını işletme hakkına sahip oldular. Görüldüğü gibi, bu imtiyazların çoğu, metalurji ve kimya dallarında büyük önemi olan madenleri kapsıyordu.

## KÖMÜR, MANGANEZ VE ANTİMUAN MADENCİLİĞİ

Batı Anadolu, manganez, antimuan, arsenik ve krom gibi metalik mineraller bakımından oldukça zengin bir bölgedir. Ayrıca Söke ve Nazilli yakınlarında zengin zımpara taşı ve linyit yatakları vardır. 1850-1913 yılları arasında, İngilizlerin en çok zımpara taşı ve krom çıkarımında aktif oldukları görülmekle birlikte manganez, antimuan ve kömür üretiminde de belirli payları vardı.

Kömür üretiminde İngiliz çıkarları, daha önce gördüğümüz meyan balı üreticisi MacAndrews ve Forbes Şirketi, merkezi Londra'da bulunan Akdeniz Buhar, Kömür ve Demir Şirketi ile İngiliz uyruğuna geçmiş bir Rum olan D. Manolopulos tarafından temsil ediliyordu. MacAndrews ve Forbes Şirketi, 99 yıl süreli iki imtiyaz sayesinde Söke ve Nazilli yakınlarındaki linyit madenlerini işletiyor ve şirketin buhar gücüyle çalışan fabrikalarının yakıt gereksinimlerini bu madenlerden sağlıyordu. Linyit ocaklarının üretimi fabrikaların gereksinimlerine göre ayarlanıyor ve meyan

kökü mevsimi sona erdiği zaman fabrikalar kapandığı için ocaklar da tatil ediliyordu. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Amerikalıların yönetimine geçen bu ocaklarda üretim hızla arttı. Aydın ve Kasaba demiryolları yakıt gereksinimlerinin bir bölümünü bu ocaklardan sağladığı gibi, İzmir'deki bazı fabrikalar da aynı yolu izlediler(11). Akdeniz Buhar, Kömür ve Demir Şirketi, İzmir'in güneydoğusunda Keramos yakınlarında, 2.560 dönümlük bir alan kaplayan kömür madenlerini işletmek hakkına sahipti. Şirketin Türkiye temsilciliği ve madenlerin yöneticiliğine atanan Milaslı Mehmet Sait Bey, en yakın köyden bile kilometrelerce uzakta bulunan ocaklarda çalışmak üzere işçi bulamıyordu. Bunda, işçilerin günlük gereksinimlerini sağlamak için en yakın köye kadar uzun bir yol yürümek zorunda kalmalarının belirli bir etkisi vardı. Fakat asıl önemli etken ocaklardaki çok kötü iş koşullarıydı. Şirket iş kazalarını azaltmaya yönelik tedbirler almaya ve işçilerin insanca yaşayabilecekleri nitelikte yatakhane, yemekhane gibi tesisleri kurmaya yanaşmıyordu. İşçilerin ocakları terk etmesini önlemek için alınan tek tedbir, İzmir'deki J. Tantiras Şirketi ile bir anlaşma yaparak, bu şirketin ocaklar yakınında bir bakkal dükkânı açmasını sağlamak oldu. Böylece, işçiler yiyecek sağlamak için sık sık uzun mesafeler yürümek zorunda kalmıyor, dükkândan veresiye alışveriş ediyorlardı. Kapitalizmin gelişme sürecinde Avrupa ülkelerinde görülen "truck" sisteminin benzeri olan bu düzen, 1902 yılına kadar sürdü. Aynı yıl, şirketin işçi ücretlerini uzun bir süre ödeyememesi sonucu, işçiler de dükkâna olan borçlarını ödeyemez oldular. Bunun üzerine Tantiras dükkânı kapattı. İki ay sonra da bütün işçilerin ocakları terk ettiği görüldü ve şirket iflas etti(12).

Kömür üretiminde İngiliz çıkarlarının diğer temsilcisi Manolopulos'un linyit ocakları ise 6.000 dönümlük bir alana yayılmıştı. Yılda ortalama 1.000 ton kömür üreten bu ocaklar, Kuşadası'nın güneyindeki Plaka iskelesine 7,5 kilometrelik bir dekovil hattı ile bağlıydı(13).

Osmanlı İmparatorluğu'nda üretilen manganezin tümüne yakını yabancılar tarafından çıkarılıyordu, 1902 yılında yabancıların manganez üretimindeki payı % 92 iken bu oran giderek yükseldi ve 1909'dan sonra yabancıların bu alana tümüyle egemen olduğu görüldü(14). Batı Anadolu'da manganez üretimiyle ilgilenen ilk İngiliz J. Jackson idi. 1882 yılında, imtiyaz sahibi bir Türkle ortak olan Jackson, Tire yakınlarındaki

Hasançavuşlar ocaklarını işletmeye başladı. Ortaklık anlaşmasına göre Jackson, maden üretimi için gerekli olan sermayenin tümünü koyacak ve işin teknik yönüyle ilgilenecekti. Elde edilen kâr eşit olarak paylaşılacaktı. Hasançavuşlar ocaklarından çıkarılan madenin metal oranı % 43 dolaylarındaydı. Buna karşılık MacAndrews ve Forbes Şirketi ve bir İngiliz-Alman ortaklığının ürettiği madenin metal oranı ise % 52 ile % 78 arasında değişiyordu(15). Cevherin manganez peroksit oranı ne kadar yüksekse ticari değeri de o kadar yüksek olduğu için, Jackson, Avrupa'daki alıcılarından sipariş almakta güçlük çekmeye başladı. Üç yıl içinde 4.500 ton kadar cevher ihraç edildikten sonra Hasançavuşlar madeni kapatıldı. ABD'ye ihracat yapan İngiliz-Alman Madencilik Şirketi (Anglo-German Mining Syndicate) ve MacAndrews ve Forbes şirketinin manganez üretimi hakkında ayrıntılı bilgi bulamadık.

Ören yakınlarındaki arsenik madenlerini işletmek üzere merkezi Amsterdam'da bulunan Explaratie Maatschappij Klein Azie şirketi ile yağ fabrikatörü R. Hadkinson arasındaki kısa ömürlü ortaklığı(16) bir yana bırakırsak, krom ve zımpara taşı dışında, yabancıların en çok ilgilendiği madenin antimuan olduğunu görürüz. Batı Anadolu'da antimuan yatakları olduğunu ilk bulan kimse, J. W. Wilkinson adlı İngiliz tüccardır. Bu kişi, Ödemiş yakınlarındaki Cinlikaya madenlerini işletmek üzere 80.000 dönümü kaplayan bir imtiyaz almayı başardı. Sermaye yokluğundan üretime başlayamayan Wilkinson, 1889 yılında zengin tüccar ailesi Whittall'lardan ve diğer bazı İzmirli tüccarlardan borç alarak sınırlı ölçüde maden çıkarmaya başladı(17). Ertesi yıl, 9.200 dönüm arazi üzerindeki haklarını bir İngiliz-İsviçre şirketi olan Sturzenegger ve Rees'e satan Wilkinson, daha sonra madencilikten vazgeçerek bütün haklarını satışa çıkardı. Sturzenegger ve Rees Şirketi ise Wilkinson'dan devraldığı hakların yarısını Londra'da yeni kurulmuş olan İzmir Antimuan Şirketi'ne (Smyrna Antimony Company) sattı(18). Gittikçe genişleyen bu şirket 1913 yılında İngiliz-İsviçre şirketini tümüyle satın aldı.

İzmir Antimuan Şirketi'nin 10.000 paya bölünmüş 100.000 sterlin sermayesi vardı. Kurucuları olan beş kişi, (üçü İngiltere'de ikisi İzmir'de), 5.106 pay senedini ellerinde tutarak şirketin yönetimine egemen o1muşlardı(19). Şirketin ocaklarında iki yüz metrelik galerilerden çıkarılan

cevher, Aydın Demiryolu aracılığıyla İzmir'e gönderiliyor ve oradan Avrupa'ya ihraç ediliyordu. Bulunması çok güç olan galeri işçilerini elinden kaçırmamak için şirket, ocakların yakınında üç yatakhane yaptırdığı gibi, işçilerin gereksinimlerini "truck" yöntemiyle karşılayan iki de dükkân açmıştı. 1931 yılında feshedilen şirketin bütün varlığı Ödemiş Madencilik Şirketi'ne (Odemish Mining Co. Ltd.) devredildi(20).

## ZIMPARA TAŞI ÜRETİMİ

20. yüzyıl başlarında yapay aşındırıcı ve cilalayıcı maddelerin geniş çapta üretilmesine kadar, zımpara taşı ve bundan üretilen maddeler sanayide çok önemli bir yer tutuyordu. 1890'ların başında karborandumun kullanılmaya başlandığı görüldü. Fakat, kok kömürü ve kumun yüksek ısı altında birleştirilmesinden elde edilen Karborandumu ucuza mal etmek için büyük elektrik fırınlarına gerek vardı. Bu tür fırınların ucuz biçimde yapım ve kullanımı sağlanıncaya kadar Karborandum fiyatları yüksek düzeylerde kaldı ve geniş ölçekte bir kullanım gerçekleşmedi. Bu yüzden de zımpara taşı 20. yüzyıl başlarına dek aşındırıcı ve cilalayıcı madde olarak rakipsiz kaldı.

1844 yılına kadar zımpara taşının tek üreticisi Ege Denizi'ndeki Naksos adasıydı. O yıl, Yunan Hükümeti bütün zımpara taşı yataklarını kamulaştırdı ve tekelci olmanın sağladığı olanağa dayanarak zımpara taşının ihracat fiyatını yükseltti. Yüksek zımpara taşı fiyatları en çok, İngiltere'deki zımpara taşı ithalatı ve aşındırıcı maddeler üretimiyle uğraşan şirketleri etkiledi. Bu şirketlerin en büyüklerinden birinin sahibi ve maden mühendisi olan George Hiller daha ucuza mal olacak zımpara taşı kaynakları bulmak için Batı Anadolu'da araştırmalar yapmaya başladı. Bu çabanın sonucu olarak 1844 yılı Kasım ayında Gemlik yakınlarında bulunan zımpara taşı yatakları, cevherin yüksek magnetik içeriği yüzünden sınai kullanıma elverişli görülmedi. (Magnetik oranı yükseldikçe zımpara taşının aşındırma özelliği azalmaktadır.) Araştırmalarını sürdüren Hiller, 1845 ve 1846 yıllarında Kula ve Kuşadası yakınlarında çok iyi kalite taş üretmeye uygun yataklar buldu. Bu yatakları işletmek için izin tezkereleri alan, Hiller, hemen sonra bütün haklarını Amerikalı O. A. Langdon şirketine devretti. İki şirket arasında yapılan anlaşmaya gore Langdon, ürettiği zımpara taşını

ucuz fiyatla Hiller'a satacaktı. Bir süre sonra Türkiye'deki işlerini tasfiye eden A. O. Langdon şirketi zımpara taşı yatakları üzerinde bütün haklarını İzmir'de oturan İngiliz tüccarı Ernest F. Abbott'a sattı(21). Bu tarihlerden sonra bulunan yataklarda, Batı Anadolu, zımpara taşı üretiminde dünyada birinci sırayı aldı.

E. F. Abbott, 1867 yılına kadar bulunan bütün zımpara taşı yatakları işletme hakkını, yatakları bulan kişilere yüksek fiyatlar ödeyerek satın aldı(22). O yı1 İzmir'deki bir başka İngiliz ticaret şirketinin, Paterson ve Ort., Abbott ile rekabete başladığı ve zımpara taşı yatağı bulanlara Abbott'tan daha yüksek paralar vererek izin tezkerelerini devraldığı görüldü. Paterson'ın işletme hakkını elde ettiği yataklar arasında, Abbott'ın çok önem verdiği ve bilinen bütün yataklar içinde en iyi taşları üreten Yeniköy madenleri de vardı. Zımpara taşı üretimindeki tekelci durumunu yitirmek istemeyen Abbott mahkemeye başvurarak Yeniköy ocakları üzerinde hak iddia etti. Böyle durumlarda uygulanan yöntem gereğince mahkeme, anlaşmazlık çözülünceye kadar, dava konusu ocaklarda üretimin sürdürülebileceği, fakat çıkarılan madenin satılamayacağı yolunda bir karar aldı(23). 1868-1869 yıllarında Abbott 5.000 tondan çok zımpara taşı ihraç ettiği halde Paterson, mahkemenin koyduğu kısıtlama yüzünden, çıkardığı 3.000 ton taşı satamadı ve sürekli olarak ziyan ettiği için ocaklar üzerindeki haklarından vazgeçtiğini açıklamak zorunda kaldı(24).

Bu başarıdan sonra, Abbott işlerini daha kolay yürütebilmek için, Osmanlı Hükümeti'nin gözüne girme çabalarının ilk adımı olarak, çıkarılan madenin değeri üzerinden ödenen vergi oranını % 5'ten % 20'ye artırdığını açıkladı. Aslında Osmanlı Hükümeti'nin, madenlerden alınan vergi oranını artırmayı amaçlayan çalışmalar yaptığını önceden öğrenen Abbott, yeni vergi oranları yürürlüğe girmeden önce kendiliğinden bir artırma yaptığını göstererek iyi puan toplamaya çalışıyordu. Nitekim, Abbott'un bu açıklamasından bir yıl sonra vergi oranlarını % 20'ye yükselten kanun yürürlüğe girdi. Abbott, ikinci adım olarak, vergileri, Hükümetin seçimine bağlı olarak, iki yolla ödeyebileceğini bildirdi. Buna göre, vergiler, ya eskiden olduğu gibi para olarak, ya da Hükümetin seçtiği bir limanda teslim edilmek üzere maden cevheri olarak ödenecekti. Bütün bunların yanı sıra, İstanbul'daki yüksek bürokratlarla da ilişki kuran Abbott, çabalarının

meyvesini almakta gecikmedi. Kendi bulduğu zımpara taşı yataklarını işletmek için, izin tezkeresi ve imtiyaz fermanı elde etmekte güçlük çekmediği gibi, İstanbul'daki dostları sayesinde, başkalarının bulduğu yatakları, gerek yönetsel baskılar gerekse korkutma yoluyla, ele geçirebiliyordu. İzin tezkeresi ve imtiyaz almak için Maden Dairesi'ne başvuran kişilerin bulduğu madenin zımpara olduğu anlaşılır anlaşılmaz Abbott'a haber uçuruluyordu. Bunun üzerine harekete geçen Abbott, madeni bulan kişiye, bütün işletme haklarını satın almak niyetinde olduğunu bildirerek bir fiyat öneriyordu. Genellikle çok düşük olan bu fiyat kabul edilmezse Abbott'un uyarısı üzerine, Maden Dairesi izin tezkeresi verme işini savsaklamaya başlıyordu. Madeni bulan kişi sonuna kadar direnip izin tezkeresi almayı başarırsa o zaman Abbott, mahkemeye başvurarak madeni önce kendisinin bulduğunu ileri sürüyor ve mahkemeden, üretilen cevherin satılmasını önleyen bir karar çıkarıyordu. Eğer bulunan maden kamuya ait topraklar üzerinde ise, bütün bunlara gerek kalmıyor ve madeni kim bulursa bulsun, izin tezkereleri Abbott'a veriliyordu. Böylece Abbott, Batı Anadolu'daki zımpara taşı madenlerini tümüyle ele geçirdi(25). 1875 yılında, Tire yakınlarında 10.000 dönümlük bir alanı kaplayan bir imtiyaz fermanı aldıktan hemen sonra, Londra'daki Levant Madencilik Şirketi (Levant Mining Co, Ltd.) ile bir anlaşma yaparak bu şirketin bütün zımpara taşı gereksinimlerini karşılamayı üstlendi(26).

Zımpara taşı üretiminin çok kârlı bir iş olması, bu alana yatırım yapmak isteyen diğer kişi ve şirketlerin örgütlenmesine yol açtı. Önce, Alman sanayicilerinin desteği ve parasal yardımıyla bir Alman şirketinin kurulduğu ve Batı Anadolu'da araştırmalar yaptırdığı görüldü. Hemen arkasından İzmir'in ünlü İngiliz tüccarlarından J. Charnaud, 50 dönümlük bir alana yayılan zengin bir yatak buldu(27) ve Osmanlı Bankası'ndan 30.000 sterlin kredi alarak üretim hazırlıklarına başladı(28). Abbott açısından daha önemli bir gelişme ise, Whittall Şirketi'nin, Abbott'un Söke dolaylarındaki bazı madenleri üzerinde hak iddia etmesiydi. Anlaşmazlık bir türlü çözülemediği için, konu İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu Yüksek Mahkemesi'ne götürüldü. Daha duruşmanın başlarında Yüksek Mahkeme'nin Abbott lehine bir yargıya varacağı anlaşılıyordu. Bunun üzerine, Whitall, İngiltere büyükelçisine başvurarak, İngiliz Hükümeti'nin

dolaylı olarak davaya müdahale etmesini istedi. Whittall'ın iddiasına göre, normal olarak c.i.f. Liverpool fiyatı ton başına 10 sterlin olması gereken zımpara taşı, Abbott'ın en büyük müşterisi olan ve İngiltere'de zımpara taşı ticaretini tekeline alan Levant Madencilik Şirketi tarafından 20 sterline satılıyordu. Eğer Abbott bu davayı da kazanırsa, Türkiye'deki bütün zımpara taşı ocaklarını ele geçirecek ve tekelci durumu sayesinde fiyatları daha da yükseltecekti. Whittall devamla şöyle diyordu:

Bu durum Sheffield ve benzeri kentlerdeki bazı sanayi dallarına öldürücü bir darbe indirecektir. Halbuki Abbott'un tekelci durumu ortadan kaldırılır ve başkalarının da rekabetçi bir biçimde zımpara taşı üretmesi sağlanırsa arz ve talep yasalarının gereği olarak fiyat düşecektir. Böylece tüketiciler, yüksek tekelci kârlarının gerektirdiği yüksek fiyatları ödemekten kurtulacaklardır.(29)

Whittall'ın anlamadığı veya anlamak istemediği husus, serbest rekabetçi kapitalizmin yerini, yavaş yavaş kartel ve tröstlere dayanan tekelci kapitalizme, emperyalizme bırakmasıydı. İngiliz kapitalizminin serbest rekabetçi döneminde ve serbest rekabet ilkeleri ile kurulan ve gelişen Whittall Şirketi, İngiltere'de ortaya çıkmaya başlayan ve kollarını diğer ülkelere de uzatan tekelci kuruluşların getirdiği değişikliği bir türlü kavrayamıyordu. Levant Madencilik Şirketi'nin çıkarları Whittall'ın davayı kaybetmesini gerektiriyordu ve Whittall'ın bütün çabalarına rağmen Yüksek Mahkeme, Abbott'u haklı buldu(30).

1902 yılına gelindiği zaman Abbott'un elinde çeşitli yörelerde bulunan 19 zımpara taşı madeni olduğu görülüyor. Bu madenlerden 123.000 dönümlük bir alana yayılmış olan sekizi imtiyaz fermanları ile işletiliyordu. Geriye kalan 11 maden için izin tezkeresi alınmış ve imtiyaz verilmesi bekleniyordu(31). Bunlardan başka, Osmanlı vatandaşları tarafından bulunan ve işletme haklan Abbott'a satılan dört maden daha vardı. Böylece, Batı Anadolu'da işler durumda olan 28 zımpara taşı ocağından 23'ü Abbott'un elindeydi. 1398 yılında, Osmanlı Hükümeti, Abbott'a üçüncü sınıf Mecidiye nişanı verdi. Bu ödüllendirmenin gerekçesi, Abbott'un, "zımpara taşı ocakları bulmak, işletmek ve çıkarılan madeni ihraç etmek yolunda gösterdiği hizmetler" idi(32).

Abbott'un ve İngiltere'deki Levant Madencilik Şirketi'nin, gerek öğütülmemiş zımpara taşı gerekse zımpara taşı tozu fiyatlarını yüksek düzeylere çıkarması İngiltere ve Amerika'daki sanayi kuruluşlarının çıkarlarına aykırı idi. Tekelci kârlarının yüksek hammadde fiyatları yüzünden azaldığını gören bu şirketler, Abbott'un zımpara taşı üretimindeki egemenliğini ortadan kaldırmak için çalışmaya başladılar. Özellikle Sheffield'deki sanayi şirketlerinin kışkırtmaları sonucu Whitthall Şirketi, Abbott'a karşı yeni davalar açmaya başladı. Amerikan sanayicilerinin kurduğu Amerikan Zımpara Taşı Tröstü (American Emery Trust) ise, Aydın dolaylarındaki bazı Rumlardan aldığı istihbarata dayanarak, Batı Anadolu'da araştırmalara başladı. Artık sorun, serbest rekabetçi Whittall Şirketi ile Abbott ve Levant Madencilik Şirketi arasında bir mücadele olmaktan çıkmış, tekeller arasında bir mücadeleye dönüşmüş oluyordu.

İşin içine birbirleriyle çatışan tekelci çıkarlar girince Abbott'un durumu zorlaştı. İngiliz ve Amerikan tekellerinin, daha önceleri Abbott'un uyguladığı taktikleri uygulayarak, yüksek bürokrat kademelerle ilişki kurmaları sonucu bu tekellerle işbirliği yapmaya başlayan Whittall Şirketi'nin, Muğla dolaylarında bulunan iki madeni işletmek için hiçbir güçlükle karşılaşmadan izin tezkeresi ve imtiyaz fermanı elde etmesinden başka, Amerikan Zımpara Taşı Tröstü de Aydın yakınlarında zengin damarlar buldu. Amerikan şirketi kolaylıkla izin tezkereleri elde etti ve İzmir'de bütün sermayesi kendisine ait bir şirket kurdurarak başına iki İzmirli Rum yönetici getirdi(33).

Batı Anadolu'daki bütün zımpara taşı yataklarına sahip olarak dünya piyasasını ellerine geçiren bu üç şirket arasındaki rekabet uzun sürmedi. 1911 yılında Londra'da yaptıkları bir toplantıda üç şirketin de ortak olacağı yeni bir şirket kurmaya karar verdiler. Abbott Zımpara Taşı Madenleri Şirketi (Abbott's Emery Mines Ltd.) adı verilen yeni kuruluşun ortaya çıkış gerekçesi olarak "çıkarlarını birleştirerek aralarındaki rekabete son vermek zorunluğu" gösteriliyordu(34). Şirketin kuruluş bildirisinde, zımpara taşı üretiminin ancak bu yolla daha ekonomik bir temele oturacağı görüşü de yer alıyordu. 25.000 sterlinlik sermayenin yarısı Abbott'a, % 33'ü Whittall ailesine, geri kalan bölümü ise Amerikan Zımpara Taşı Tröstü'ne aitti. Abbott, E. Whittall ve Amerikan şirketinin temsilcisi E. A. Magnifico, 24

yıl süreyle şirketin yöneticisi olarak atandılar. İhracat fiyatlarını daha da yükselten şirket büyük kârlar elde etmeye başladı. Zımpara taşı ocaklarında çalışmak üzere İtalya ve Yunanistan’dan gelen galeri işçilerine, daha İzmir ve Kuşadası iskelelerine ayak basar basmaz, şirket hesabına çalışmak üzere kontrat imzalatılması sonucu, madencilik için son derece gerekli olan becerili iş gücü kaynakları da şirket tarafından tekelleştirilmiş oldu. Bu yüzden, merkezi Londra’da bulunan Güllük Madencilik Sendikası (Kuluk Mining Syndicate Ltd.) Kozağacı dolaylarındaki madenlerinde çalışacak bir tane bile galeri işçisi bulamazken, hemen yakınlardaki Abbott şirketine ait ocaklar İtalyan ve Yunan işçileriyle dolup taşıyordu(35).

Zımpara taşı üretiminde yabancıların payı 1902 yılından itibaren hızla artmaya başladı. Bu olgu aşağıdaki tabloda açıkça görülüyor:

TABLO 15
ZIMPARA TAŞI ÜRETİM VE İHRACATI

| Yıl | Toplam Üretim (ton) | Yabancıların Ürettiği (ton) | Yabancıların Payı (%) | İzmir'den Yapılan İhracat (ton) |
|---|---|---|---|---|
| 1902 | 14.326 | 5.068 | 34,2 | 14.153 |
| 1903 | 19.465 | 6.859 | 35,2 | 19.326 |
| 1904 | 16.879 | 6.734 | 39,9 | 12.221 |
| 1905 | 23.012 | 11.785 | 51,2 | 23.493 |
| 1906 | 23.895 | 12.298 | 51,5 | 23.794 |
| 1907 | 26.362 | 12.836 | 48,7 | 26.352 |
| 1908 | 24.475 | 22.362 | 91,4 | 24.466 |
| 1909 | 24.899 | 21.932 | 88,1 | 25.299 |
| 1910 | 27.657 | 23.805 | 86,1 | 27.657 |
| 1911 | 29.813 | 23.580 | 79,1 | 29.430 |

Kaynak: *Maden Üretimi*, s. 867- 881

1902 yılında toplam üretimin ancak üçte birine sahip olan yabancılar, 1908 yılında üretimin hemen tümüne yakın bir bölümünü ellerine geçirdiler. Bu yıldan sonra yabancıların payı azaldı; fakat, 1911 yılına gelindiği zaman, üretimin çok büyük bölümünü hâlâ yabancılar yapıyordu. Daha önce de belirttiğimiz gibi, Maden Dairesi tarafından yayınlanan belgelere dayanarak üreticilerin milliyetinin doğru olarak saptanması çok zordur. Maden Dairesi belgelerinin eksik yanları İngiliz belgeleriyle tamamlandığı zaman, zımpara taşı üretiminden Maden Dairesi tarafından “yabancı” diye tanımlanan bütün üreticilerin (Amerikan Zımpara Taşı Tröstü temsilcisi E. A. Magnifico hariç) İngiliz uyruklu olduğu görülmektedir. Bunların

araşında E. F. Abbott 1911 yılına kadar, en büyük üretici durumundadır. 1911'den sonra ise, Abbott'un en büyük ortağı olduğu, Abbott Zımpara Taşı Madenleri Şirketi üretime egemen oldu.

Batı Anadolu'da İngilizler tarafından çıkarılan zımpara taşının en büyük müşterisi İngiltere idi. 1898 yılında Türkiye'nin zımpara taşı ihracatının üçte biri İngiltere'ye satılıyordu. İhracatın yarısı ise ABD ve Almanya'ya yapılıyordu(36). 1899 ve 1901 yılları arasında İngiltere, ihracatın ortalama % 62'sini satın alırken, ABD % 16,2'sini, Almanya % 9,5'ini alıyordu. Aşağıdaki tablo İzmir'den yapılan zımpara taşı ihracatının bu ülkeler arasındaki dağılımını göstermektedir.

TABLO 16
İZMİR LİMANINDAN YAPILAN ZIMPARA TAŞI İHRACATI (ton)

| Satın Alan Ülke | 1899 | 1900 | 1901 |
|---|---|---|---|
| İngiltere | 10.108 | 10.143 | 10.250 |
| ABD | 3.478 | 2.008 | 2.500 |
| Almanya | 888 | 2.533 | 1.150 |
| Diğer ülkeler | 1.671 | 2.088 | 2.400 |
| Toplam | 16.145 | 16.792 | 16.300 |

Kaynak: *Report*, s. 274

İzmir'den başka, Güllük limanından da her yıl 3.000 ton kadar zımpara taşı ihraç ediliyordu. Bu ihracat İngiltere, ABD ve Almanya arasında eşit olarak bölüşülüyordu.

Batı Anadolu'nun iç yörelerinde çıkarılan zımpara taşları önce kervanlarla en yakın demiryolu istasyonlarına, sonra da İzmir'e gönderiliyordu. İhracatı teşvik etmek için Aydın Demiryolu Şirketi zımpara taşı için özel bir tarife uyguluyordu. (Şirketin yayınladığı istatistikler zımpara taşlarını "madenler bölümünde değil ayrı bir başlık altında göstermektedir. Bu da şirketin bu madene verdiği önemi gösterir.) Aşağıdaki tabloda Aydın Demiryolu'nun taşıdığı zımpara taşı miktarları görülüyor.

TABLO 17
AYDIN DEMİRYOLU'NUN TAŞIDIĞI ZIMPARA TAŞI MİKTARI
(ton)

| Yıl | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Miktar | 14.190 | 16.169 | 14.469 | 16.369 | 21.738 | 19.437 | 23.320 | 21.281 |

Kaynak: *Rapport et Etats des Comptes*, Constantinople, 1903-1910.

Taşınacak zımpara taşı miktarının gittikçe artması demiryolu şirketini bu artışı karşılayacak tedbirler almaya yöneltti.

İlk iş olarak, şirketin Alsancak atölyelerinde 40 eski vagon onarılarak maden taşıyacak duruma getirildi(37). Bu vagonların yeterli olmaması yüzünden, ertesi yıl, 30 eski vagon daha onarılarak trafiğe sokuldu(38). Gemilere yüklenmek üzere bekleyen taşların yığıldığı sundurmalar genişletildiği gibi, taşları gemilere taşıyan layterlerin yanaşabileceği yeni bir iskele yapıldı(39).

Batı Anadolu'da geliştirilen zımpara taşı üretimi, emperyalizmin Türkiye'nin doğal kaynaklarını nasıl sömürdüğünün çok aydınlatıcı bir örneğidir. İngilizler tarafından üretilen bu maden, bir İngiliz demiryolu tarafından taşınmakta ve son parçasına kadar çoğunlukla İngiltere'ye ihraç edilmektedir.

## KROM ÜRETİMİ

19. yüzyıl ortalarında Osmanlı İmparatorluğu dünyanın tek krom üreten ülkesiydi. Kromit adı verilen cevherin tümü Batı Anadolu'nun kuzeydoğu yörelerinde üretiliyordu(40). Kapitalist ülkelerde metalurji ve kimya sanayilerinin gelişmesiyle kroma olan talep arttı. 1875 yılından sonra İzmirli İngiliz tüccarların, krom yatakları bulmak ve işletmek yolunda yoğun çaba harcadıkları görüldü. Krom madeni imtiyazı elde etmek için aralarında yarışan İngiliz tüccarların çoğu başarısızlığa uğradı(41). Ama, imtiyaz almayı becerenler dünyanın en büyük krom üreticileri oldular.

Krom üretimine ilk el atan ve ilk başarısızlığa uğrayan, Whittall Şirketi idi. 1877 yılında Manchester'de bulunan Harter ve Ort. ile bir anlaşma yapan Whittall'ler, bu şirkete her yıl 5.000 ton kromit satmayı üstlendiler(42). Güney ilçesi yakınlarındaki madenlerini İngiltere'nin Bursa konsolos muavini W. Gilbertson'ın yönetimine veren Whittall şirketi, çıkarılacak cevherin ihraç edilmek üzere Gemlik'e götürülmesi için tedbirler aldı. İlk ağızda üretilen 800 ton cevher kervanlar ile taşınmak üzereyken, bir Osmanlı vatandaşı madenler üzerinde hak iddia ederek mahkemeye başvurdu ve cevherin satılmasını önleyen bir karar elde etti. Anlaşmazlığın kendi lehine çözümleneceğinden emin olan Whittall üretime devam

edilmesi için Gilbertson’a talimat verdi. Üretim tam altı yıl devam etti. Anlaşmazlık bu süre içinde çözülemediği için de, bir ton bile olsun cevher satılamadı. Ocaklarda, çıkarılan madeni koyacak yer kalmayınca Whittall, İngiltere Büyükelçisi’ne bir mektup yazarak, Osmanlı Hükümeti’ne baskı yapılmasını istedi(43). İstenilen baskının yapılacağını vaat eden cevaptan(44) kısa süre sonra Whittall Şirketi, davanın sonucunu beklemeden, madenler üzerindeki bütün haklarından vazgeçtiğini açıkladı. Whittall’lerin Antalya yakınlarındaki Karaağaç ocaklarını işletme girişmeleri de, cevherin istenilen tenörde olmaması yüzünden, başarısızlıkla sonuçlandı(45).

Krom üretimiyle ilgilenen ikinci İngiliz şirketi, meyan balı üreticisi MacAndrews ve Forbes idi. Alaçeşme krom yataklarını işletme imtiyazını alan E. Ruchpani ile 1890 yılında bir anlaşma yapan bu İngiliz şirketi, İtalya ve Yunanistan’dan becerili maden işçileri ve İngiltere’den maden mühendisleri getirtti(46). Yapılan anlaşmaya göre, % 55 tenörlü her ton cevher için şirket, imtiyaz sahibine 55 şilin ve yıl sonunda net kârın % 25’ini ödeyecekti. Şirketin hesaplarından anlaşıldığına göre, Alaçeşme ocakları her yıl ortalama 9.000 sterlin net kâr bırakıyordu(47).

Batı Anadolu’da ortaya çıkan krom üreticisi İngilizler arasında en başarılı olan John D. Paterson oldu. Merkezi Glasgow’da bulunan J. J. White ve Ort. Şirketi’nin temsilcisi durumunda bulunan Paterson, bu şirketin parasal yardımı sayesinde, Kütahya yakınlarındaki Dağardı madenlerini işletme iznini satın aldı.Bu yardıma karşılık, Paterson, her yıl White ve Ortakları’na Glasgow’da teslim edilmek üzere, ucuz fiyatla 1.500 ton krom cevheri satmayı üstlendi(48). “Dünyanın en büyük krom şirketi”(49) olarak nitelendirilen White ve Ort., yalnız Paterson’dan değil, diğer krom üreticilerinden de faydalanarak, Batı Anadolu’nun bütün krom üretimini satın almak hakkını elde etti. Türkiye’den ithal ettiği kromu metalurji sanayisine kendi dağıtım ağı, kimya sanayisine ise Eglinton Kimya Şirketi (Eglinton Chemical Co. Ltd.) aracılığıyla satan White ve Ort. ünlü zenginlerden Lord Overtoun ve ailesinin kontrolündeydi. Dağardı madenlerini işletme imtiyazını 1875 yılında elde eden şirket bu imtiyazı hemen Paterson’a devretti(50). Bundan iki yıl sonra, Paterson, Dağardı madenlerinin yakınında ikinci bir krom madeni buldu. Harmancık mevkiinde bulunan bu yatakları işletme iznini alan Paterson, üretim yapmak

için hiçbir girişimde bulunmadığı gibi, bu keşfini White ve Ort.'na da bildirmedi(51).

Makine ve paslanmaz çelik üretiminde krom alaşımlarının ve kimya sanayisinde krom bileşiklerinin önemi arttıkça, Türkiye'de yeni krom madeni bulma çabaları da arttı. Maden arama işlerinde en modern yöntemleri kullanan Paterson, 1879 yılında Fethiye yakınlarında krom damarları keşfetti. On bin dönüm genişliğinde bir araziye yayılan bu damarları işletme hakkını elde eden bu kişi(52), faaliyetlerini daha genişletmek için İngiltere'den iki maden mühendisi getirterek bütün Güneybatı Anadolu kıyılarında araştırmalar yaptırmaya başladı(53). Bu mühendislerin Kemikli yakınlarında buldukları zengin krom yataklarından çıkarılan cevher Fethiye'den ihraç ediliyordu(54). 1890 yılında Osmanlı Hükümeti bir teşvik tedbiri olarak Paterson'un krom ihracatı üzerinde % 10 dolaylarında vergi indirimi yaptı(55). Bunun üzerine Paterson Harmancık madenlerini de üretime geçirmeye karar verdi.

Harmancık madenleri işletme imtiyazını daha çok rüşvet yediren bir Osmanlı vatandaşına vermek isteyen Maden Dairesi ile Paterson arasındaki mücadele tam sekiz yıl sürdü. Paterson'un Maden Dairesine gönderdiği ve Harmancık madenlerini kendisinin bulduğunu kanıtlayan bütün belgeler ortadan kaldırıldığı ve Paterson inat edip kaybolan her dosyanın bir yenisini gönderdiği için iş uzadıkça uzadı. Sonunda, İngiltere Büyükelçisi'nin kişisel girişimiyle, Paterson, Harmancık madenleri imtiyazını almayı başardı(56). Hemen sonra Fethiye madenlerinin de imtiyazını elde eden Paterson bu ocaklara 100.000 sterlin değerinde makine ve araç yatırımı yaparak üretimi artırdı(57). 1902 yılında Türkiye'de işletilen 24 krom madeninin 19'u Paterson'un elindeydi(58).

1899 yılında, maden yasalarında yapılan değişikliklerle, Osmanlı vatandaşlarına bazı ayrıcalıklar verildi. Yabancılar çıkardıkları madenin değeri üzerinden % 20 vergi ödemek zorunda bırakılırken, Osmanlı uyrukluların çıkardığı madenler üzerindeki vergi kaldırıldı. Vergi artışı bir yıl öncesinden geçerli sayıldığı için, bütün yabancı madenciler uyarılarak, ellerindeki stokları üç ay içinde ihraç etmeleri gerektiği, yoksa bu stoklardan da yeni orana göre vergi alınacağı bildirildi(59). Paterson bu uygulamaya itiraz etti ve elindeki 28.000 ton cevheri üç ay içinde

satamayacağını bildirdi. İtiraz kabul edilmedi ve Paterson birikmiş vergi borcunu ödemek zorunda kaldı(60).

Sarayla güçlü ilişkiler kuran Ragıp Bey adında bir kişinin oyunları sonunda Dağardı ocaklarının işletme imtiyazı iptal edildiği zaman, Paterson büyük bir darbe yedi. Bu imtiyazın kendisine verilmesini sağlayan Ragıp Bey, Harmancık imtiyazının da iptal edilip kendisine verilmesi için çalışmaya başladı(61). Bunun üzerine Lord Overtoun hiç olmazsa, Harmancık madenlerinin elden kaçırılmaması için, İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak, Osmanlı Hükümeti nezdinde diplomatik girişimlerin başlatılmasını istedi. Harmancık ve Gemlik iskelesi arasında ulaşımı sağlayan deve kervanı sahipleri, Ragıp Bey'in tehditleri yüzünden Paterson'un mallarını taşımaya yanaşmadığı için, ocaklarda 14.000 ton cevher yığılmış bekliyordu. Gün geçtikçe işin kötüye gittiğini gören Lord Overtoun, İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na son defa başvurarak ciddi tedbirler alınması gerektiğini savundu. Eğer Harmancık ocakları elden kaçarsa Ragıp Bey, Türkiye'nin en önemli krom kaynaklarını kontrolüne almış olacaktı. Alman şirketleriyle Ragıp Bey'in yakın ilişkiler kurduğunu belirten Lord Overtoun, bu durumun İngiltere'nin çıkarlarını etkileyeceğini ve o zamana kadar Avrupa pazarına egemen olan White ve Ortakları'nın bu egemenliği Almanlara kaptıracağını hatırlattı(62).

İngiltere'nin çıkarları söz konusu olunca, soruna daha da büyük bir önem veren İngiliz Dışişleri Bakanlığı, Babıâli'ye sözlü bir nota vererek olayı kınadı. Bu notadan hemen sonra, Padişah'ın Başkâtibine bir muhtıra verildi ve anlaşmazlığın Paterson lehine çözümlenmesi gerektiği belirtildi. İngiltere Büyükelçisi de Dışişleri Bakanlığından aldığı talimat uyarınca, "Saray gözdesi Ragıp Bey'in Harmancık madenlerini iç etme" planlarını protesto etti(63).

Anlaşmazlık diplomatik yollarla çözülmeye çalışılırken, 1902 yılında, maden yasalarında yapılan yeni bir değişiklik yürürlüğe girdi. Bu değişikliğe göre, Osmanlı Hükümeti daha önce vermiş olduğu maden imtiyazlarını hiçbir tazminat ödemeden geri alma hakkına sahip oldu(64). Yasa değişikliği ilk Paterson aleyhinde uygulandı ve Harmancık maden imtiyazı Paterson'dan geri alınarak Ragıp Bey'e verildi(65). Bunun üzerine, İngiltere Dışişleri Bakanlığı Babıâli'ye bir protesto notası gönderdi. İngiliz

Büyükelçisi de Padişah'ın huzuruna çıkarak, İngiliz çıkarlarına yapılan bu tecavüzü hükümeti adına kınadı. Bütün bu girişimlerden olumlu bir sonuç alamadı ve Osmanlı Hükümeti kararından caymadı.

1879 yılında Paterson'un sahip olduğu ocakların yıllık krom üretimi 1.000 ton dolaylarındaydı(66). 1887 ve 1889 yılları arasında ortalama 18.000 tona yükselen(67) üretim, 1892 ve 1896 yılları arasında daha az bir artış göstererek 18.600 tona erişti(68). Önce Dağardı sonra Harmancık madenlerinin elden gitmesini izleyen yıllarda Paterson, Fethiye dolaylarındaki ocaklarını daha etkin bir biçimde işletmeye başladı. Bu ocaklara yaptığı büyük sermaye yatırımı sayesinde, 1902 yılında toplam krom üretiminde % 22,5'e düşmüş olan payını 1907 yılında % 57'ye kadar yükseltmeyi başardı. Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin toplam krom üretimi ve bu üretimde Paterson'ın payı görülmektedir.

TABLO 18
KROM ÜRETİMİ VE İHRACATI, 1902-1911

| Yıllar | Toplam üretim (ton) | Paterson'a ait ocakların üretimi (ton) | Paterson'ın payı (%) | Toplam ihracat (ton) |
|---|---|---|---|---|
| 1902 | 33.621 | 7.570 | 22,5 | 33.321 |
| 1903 | 30.472 | 12.014 | 39,4 | 28.467 |
| 1904 | 19.191 | 6.889 | 35,9 | 18.997 |
| 1905 | 20.235 | 2.309 | 11,4 | 22.319 |
| 1906 | 32.627 | 17.449 | 53,9 | 32.649 |
| 1967 | 29.123 | 16.544 | 56,8 | 28.886 |
| 1908 | 11.834 | 3.030 | 25,6 | 11.547 |
| 1909 | 17.548 | 3.046 | 17,4 | 17.747 |
| 1910 | 17.028 | 7.214 | 42,4 | 17.028 |
| 1911 | 17.457 | 8.453 | 48,4 | 14.939 |

Kaynak: *Maden Üretimi*, tablo XXXI ve XXXIII.

Toplam krom üretiminde 1908 yılında meydana gelen büyük düşmenin nedeni, Yeni Kaledonya ve Kanada'da o yıllarda bulunan krom yataklarının üretime geçmesiydi. Batı Anadolu madenlerinden daha düşük nitelikte cevher üreten bu yatakların geniş ölçekte sömürülmesiyle, dünya krom fiyatlarında hızlı bir düşme görüldü. Türkiye'nin krom üretiminin önemli bir bölümünün yapıldığı Harmancık ve Dağardı madenleri fiyatlardaki düşmeden çok etkilendi. İhracat limanlarıyla ocaklar arasındaki taşımanın yüksek maliyeti yüzünden, bu ocaklardan çıkarılan cevherin ihracat fiyatı

dünya fiyat ortalamasının üzerine çıktı. Yüksek fiyatlı mallarına alıcı bulamayan Ragıp Bey ocaklarını kapatmak zorunda kaldı(69).

Dünya fiyatlarındaki düşmenin ilk etkileri geçiştirildikten sonra, Paterson, Fethiye madenlerindeki üretimi artırdı. Paterson'ın ocakları ihracat noktasına olan yakınlıkları dolayısıyla, dünya piyasasında rekabet edebilecek durumdaydılar.

## EMPERYALİZMİN TALANI

Batı Anadolu'nun doğal kaynaklarının İngiliz emperyalizmi tarafından sömürülmesi emperyalizmin iki genel niteliğini ortaya koymaktadır. Bunlardan birincisi, emperyalist ülkelerin kendi ekonomilerinin gerektirdiği hammadde kaynaklarını geliştirmek için harcadıkları çabadır. Zımpara taşı, manganez, antimuan, krom ve burada üzerinde durmadığımız, boraks madenleri emperyalist üretim çarkının en önemli gereksinimleri arasındadır. Örneğin, Latin Amerika'nın bakır ve nitrat, Güney Afrika'nın altın ve elmas, Malaya'nın kauçuk kaynakları emperyalizm tarafından nasıl sömürülmüşse, Batı Anadolu'nun doğal zenginlikleri de aynı biçimde sömürülmüştür.

İkinci nitelik ise, bu sömürünün gerçek bir talan olmasıdır. Tarım ve sanayideki gelişmelerin tersine, maden kaynaklarının sömürülmesi, tümüyle tek yönlü olmuş ve Batı Anadolu ekonomisi, kapitalist gelişme açısından bu talandan hiçbir şey kazanmamıştır. O kadar ki, madenlerin talanı bölge halkına yeni iş sahaları bile açmamış –diğer ülkelerdeki doğal kaynakların sömürülmesinde Hintli ve Çinli işçiler ku1lanılması gibi– Batı Anadolu'ya da İtalyan ve Yunan işçileri getirilmiştir. Böylece, ortaya bölge ekonomisinden yalıtılmış, bölge ekonomisi ile hiçbir ilişkisi olmayan bir madencilik sektörü çıkmıştır. Tek yönlü olarak çalışan bu sektör, bölge ve ülke insanlarına hiçbir yarar sağlamadan, durmadan gemi gemi zımpara taşı, antimuan, manganez, krom ve boraks ihraç etmiştir.

# VII

## EMPERYALİST GÜÇLER ARASI ÇATIŞMALAR



Batı Anadolu’daki İngiliz ekonomik üstünlüğünün 1890’lara doğru zayıfladığı, buna karşılık Almanların giderek daha geniş ölçüde bölgenin ekonomik hayatına egemen oldukları görüldü. Osmanlı İmparatorluğu’nun Almanya’nın yanında İngiltere’ye karşı Birinci Dünya Savaşı’na girmesini getiren sürecin ekonomik temelleri böylece atılmış oldu. Bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasındaki “yakınlaşma”nın Batı Anadolu’daki ekonomik cephesini inceleyeceğiz.

Osmanlı İmparatorluğu’nun İngiliz emperyalizminin etki alanından çıkarak, Alman emperyalizminin boyunduruğuna girmesine neden olan etkenleri iki yönlü olarak incelemek gerekiyor. Bu etkenlerden birincisi, İngiltere ile Almanya’nın dünya ölçeğindeki ekonomik mücadelesinin ürünleriydi.

### İNGİLTERE’NİN DÜNYA EGEMENLİĞİNİ YİTİRMESİ

Kapitalist ülkelerin 1870’lerde geçirdiği ve Büyük Bunalım diye adlandırılan kriz, en çok İngiltere’yi etkiledi. Sınai üretimin çok düştüğü, işsizliğin alıp yürüdüğü ve her geçen gün iflasların daha da arttığı bunalım yılları atlatıldıktan sonra, İngiltere’nin sınai ve ticari üstünlüğünün sarsıldığı görüldü. Buna karşılık, daha modern teknoloji ile üretim yapan Almanya, o zamana dek İngiltere’nin elinde bulunan pazarlara uzandı ve yavaş yavaş bu pazarlara egemen oldu(1).

Almanya'nın bu ilerleyişi karşısında İngiltere'nin dış ticareti ve yatırımları, hızla İngiliz İmparatorluğu ülkelerine, yani sömürgelere yöneldi. Almanya'nın, dünya pazarlarında korkulu bir rakip olarak ortaya çıkması, İngiltere'nin, hiç olmazsa elindeki sömürge pazarlarını kaçırmama yolundaki çabalarının yoğunlaşmasına yol açtı. Kendi içine kapanma zorunluluğu duyan İngiltere, 1886 yılından sonra, o zamana kadar savunuculuğunu yaptığı "serbest ticaret" ilkelerinden vazgeçerek İmparatorluk içi ekonomik ilişkilere ağırlık vermeye başladı. Sömürgelerle olan ticaretin artmasını sağlayan "tercih sistemleri" yürürlüğe kondu. Sömürgelerin önemli kentlerinde Ticaret Komiserlikleri kuruldu. Londra'dan yönetilen bu komiserlikler sömürgeler ile metropol arasındaki ticaretin düzenli ve sürekli olması amacını güdüyordu.

İngiltere'nin diğer ülkelere ihracatı azalırken sömürgelere ihracatı hızla arttı. Sömürgelerden yapılan ithalatın artış hızı diğer ülkelerden yapılan ithalatın artış hızını kat kat geçti.

Sömürge hükümetlerinin daha çok mali yükümlülük altına girmesini ve İngiliz kapitalistlerinin bu ülkelerde daha kolay yatırım yapmalarını sağlamak için, sömürgelerle ilgili her türlü mali işleme, Londra Borsası'nda ayrıcalık tanındı. Sömürge hükümetlerinin çıkardığı borç senetleri ve demiryolu pay senetlerinin vakıflar tarafından öncelikle satın alınması zorunluğu konuldu. Böylece sömürgelere sermaye ihracatı arttı.

Özet olarak vermeye çalıştığımız bu süreç içinde, İngiltere, kendini savunma durumuna geçerken, Almanya, modern ekonomisini tekelci bir biçimde kurabilmesinin sağladığı olanaklarla, dünyadaki etki alanını İngiltere'nin zararına genişletti. Sermaye ihracını 4D diye tanımlanan dört büyük banka (Deutsche Bank, Diskonto-Geselschaft, Dresdner Bank ve Darmstadter Bank) aracılığıyla yürüten Alman emperyalizmi, Türkiye'ye de kollarını uzatmakta gecikmedi. Dresdner Bank'ın bir yöneticisinin belirttiği gibi: "Bu dört büyük bankanın her birisinin belirli etki alanları vardır. Diğer bankalar bu alanları ele geçirmeye çalışmazlar."(2) Alman emperyalizminin dünyayı bölüşme planında Osmanlı İmparatorluğu, Deutsche Bank'ın payına düştü. Bu bankanın aracı olduğu veya kendisinin doğrudan katıldığı Türkiye'deki yatırımların tutarı, 1880 yılında 40 milyon mark'tan 1913 yılında 600 milyon mark'a yükseldi. Anadolu, Bağdat ve

Doğu demiryolları, Haydarpaşa liman şirketi ve İstanbul tramvayları Deutsche Bank'ın doğrudan veya dolaylı denetimindeydi. 1880 yılında Almanya, Osmanlı borçlarının ancak % 4,7'sini sağlıyordu. Bu oran, 1912 yılında % 19,3'e çıktı(3).

Diğer taraftan, İngiltere'nin sömürgeler ile olan ilişkileri geliştirme politikası, Türkiye'de de yankılar yapmaya başladı. İngiltere'nin Bağdat demiryolu yapımına katılma önerilerini reddetmesi bu yankılardan yalnız bir tanesiydi. 1908 yılında İttihat ve Terakki Hükümeti'nin Baring ve Rothschild gibi İngiliz bankerlerinden borç isteklerinin geri çevrilmesi gibi, İngiliz sermayeli Türkiye Ulusal Bankası'nın başkanı Sir Ernest Cassel'in de 1910 ve 1912 yıllarında iki isteği geri çevirmesi bu açıdan değerlendirilmelidir.

Alman ilerlemesi karşısında geri çekilmek ve elindeki mevzileri savunmak zorunda kalan İngiltere, bir ölçüde, Osmanlı İmparatorluğu'nu da Alman emperyalizmine terk ediyordu. Bu dışsal olgunun yanı sıra Türkiye'deki gelişmeler de İngilizlerin durumunu güçleştiriyordu. Önem sırasına göre incelemek gerekirse, azınlıklarla İngilizler arasındaki ilişkiler bu süreç içinde ilk sırayı alır.

## İŞBİRLİKÇİ BURJUVAZİ - İNGİLİZ EMPERYALİZMİ İLİŞKİLERİ

Levant Şirketi'nin 1825 yılında dağılmasından sonra ortaya çıkan İngiliz şirketlerinin azınlık Rum ve Ermenilerle olan ilişkilerinden daha önce söz ettik. Bu ilişkileri daha ayrıntılı olarak incelemek, bugün "işbirlikçi burjuvazi" diye tanımlanan sınıfın tarihsel kökenine aydınlık getireceği gibi, Batı Anadolu'da İngiliz egemenliğinin zayıflamasının önemli nedenlerinden birini açıklayacaktır.

İşbirlikçi burjuvazinin gelişmesi birbirinden kolaylıkla ayırabileceğimiz üç aşamada olmuştur. Birinci aşama 1825-1850 yılları arasıdır. Bu dönemde İngilizler ile Rum ve Ermeni tüccarlar arasında ticaret anlaşmaları yapıldığı görüldü. İngiliz tüccarlar ithal ettikleri malları, en ücra köy ve kasabalarda bile çok etkin bir dağıtım ağı kurmuş olan Rum ve Ermeni tüccarlar aracılığıyla satıyorlar ve bu tüccarlardan satın aldıkları tarımsal ürünleri İngiltere'ye ihraç ediyorlardı. Ermeni tüccarlarla yapılan anlaşmalar

İngilizlerin gözünde daha değerliydi. Çünkü, Ermeniler zamanında borçlarını ödeyip, ihraç mallarını zamanında teslim ediyorlar ve İngilizlerle olan ilişkilerinde genel olarak dürüst davranıyorlardı. Buna karşılık Rumlar İngilizler tarafından yalancı ve hilekâr olarak tanınmışlardı. Bu yüzden de İngilizler, Rumlarla ticaret ilişkileri kurmaya ancak gönülsüzce razı oluyorlardı(4). Bir İngiliz gözlemci 19. yüzyıl ortalarında Rumlar hakkında, şunları söylüyordu:

Aslında Rumlar ticaretle uğraşan diğer insanlardan daha hilekâr değiller. Yalnız aynı hilelerden daha fazla para kazanmasını biliyorlar.(5)

İngilizlerin gözünde dürüstlükten uzak bütün davranışlarına rağmen ticarete olan yatkınlıkları ve girişkenlikleri Rumları, Batı Anadolu'da ticaret yapmanın vazgeçilmez bir unsuru yapmıştı.

Bölgenin içlerine sızmayı başaramayan İngiliz tüccarlar, bu dönemde Rumlar ve Ermeniler gibi üretici ve tüketici arasında basit birer aracıydılar. Gelişmelerinin daha ilk basamaklarında olmaları yüzünden ve yetenekleri ve de örgütlenmeleri, Rum ve Ermeni aracıları ortadan kaldırıp kendi dağıtım ve ürün toplama mekanizmalarını kurmaya yetmiyordu. Bundan daha önemli bir engel ise yürürlükte bulunan Yed-i Vahit sistemiydi. Bir malın veya mal grubunun alım ve satımının bir kişinin tekeline verilmesi demek olan Yed-i Vahit sistemi, İngilizleri bu tekelcilerden mal alıp, gene onlara mal satmaya zorluyordu. Bu yüzden, İngilizler, zorunlu olarak kıyı şehirlerinde ithalat ve ihracat ile uğraşıyorlardı. 1838 Ticaret Anlaşması tekelleri ortadan kaldırdığı gibi, yabancıların iç ticaret ile uğraşmalarına da izin verdi.

Daha önce de gördüğümüz gibi ticaret üzerindeki kısıtlamalar hemen ortadan kalkmadı ve yasa dışı olarak uzun süre devam etti. İngilizler, ticaret anlaşmasının kendilerine tanıdığı hakları kullanamadıkları için, Rum ve Ermeni tüccarlar ile olan ilişkilerini, ticaretin arttığı oranda yoğunlaştırdılar. İngiliz ve azınlık tüccarları arasında ticari anlaşmalardan da öteye giden ortaklıklar kurulmaya başladı. Örneğin, T. Robertson adında bir İngiliz tüccar, Marcopoulos adlı bir Rum ile ortak olduğu gibi, gene bir Rum ortaklığı olan Levantini Şirketi'ne de 5.000 sterlinlik bir payla katıldı(6). Bu tür ortaklıklar İngiltere'de pek hoş karşılanmıyordu. *Times* gazetesi, İngiltere'nin Türkiye'de çok geniş ekonomik ve politik çıkarları olduğunu

söyleyerek, Rum ve Ermenilerin Türkiye'yi ticari ve mali kargaşalığa sürüklediğini ileri sürüyor ve "onurlu" İngilizlerin bu tür insanlarla ortaklık anlaşmaları yapmasını kınıyordu(7). Ama ne var ki İngilizler ile azınlık tüccarları arasındaki ilişki artık kökleşmiş ve yerleşmişti. İngilizler olmadan Rumlar ve Ermeniler neredeyse satacak mamul mal bulamayacakları gibi, Rumlar ve Ermeniler olmadan İngilizler de ihraç edecek mal bulamazlardı.

İşbirlikçi burjuvazinin tarihsel gelişiminin ikinci dönemi 1850'lerin ortaları ile 1870'lerin ilk yılları arasına rastlar. Bu dönemde, İzmir'deki İngiliz tüccarlar İngiltere ile olan ticareti tümüyle tekellerine aldılar ve diğer ülkelerle yapılan ticarette de önemli paylar elde ettiler. Dış ticarette kurdukları bu egemenlik İngilizlere büyük bir avantaj sağladı. İthal ettikleri malları istedikleri aracıya vererek satmak olanağına kavuştukları için aracıları baskı altına almaya başladılar. İlişkilerini eski temeller üzerinde sürdürmek isteyen Rum ve Ermeni tüccarları, mal vermemekle tehdit ederek ve çoğu zaman da bu tehditlerini uygulayarak iflasa sürüklediler. Geçici bir süre için bile olsa İngilizlerden mal alamayan veya topladıkları ürünleri onlara satamayan Rum ve Ermeniler borçlarını zamanında ödeyemez duruma düştüler ve bağımsızlıklarını yitirdiler. İngilizlerin, bilinçli bir biçimde uyguladıkları bu taktiği etkisiz kılacak kadar mali olanağa sahip olanlar durumlarını koruyabildi. Bazıları Yunanistan, İngiltere ve Fransa'ya göç ederek bu ülkelerde işlerini sürdürdüler. Bunlar arasında Rodocanachi, Zarifi ve Hava ailelerinin bireyleri, Londra ve Paris'te ithalat-ihracat işleriyle uğraşan ticaretevleri açarak kısa zamanda üne ve zenginliğe kavuştular(8). Ancak büyük çoğunluk eski bağımsız işlerini bırakmak zorunda kaldı. Rum ve Ermenilerin Batı Anadolu'nun her yöresinde küçük dükkânlar açarak İngiliz tüccarlardan aldıkları malları satmaya başladıkları görüldü. O zamana kadar zaten azınlıkların elinde olan bu ekonomik faaliyet, yeni gelenlerin de katılmasıyla tam anlamıyla bir azınlık uğraşı oldu. Belirli bir pazara ve satın alma gücüne hizmet eden dükkânlar arasında rekabet arttı. İngilizlerle iyi ilişki kuranlar bu rekabetten kârlı çıkmaya, rakiplerini piyasadan silmeye başladı. Sonunda ayakta kalanlar kayıtsız şartsız İngilizlerin denetimi altına girdi. Mal alıp satmaktan krediye kadar her şeyiyle İngilizlere bağlanan Rum ve Ermenilerle İzmir'deki İngilizler arasındaki ilişki, ticaret sermayesinin

sömürü biçimini tam anlamıyla yansıtıyordu. Kapitalist kârın, malların alım satımında ve paranın dolaşımında ortaya çıkması temeline dayanan bu sömürü biçimi, sermayenin üretken girişimlerde kullanılmasını önledi.

İngilizlerin ekonomik baskısının artması sonucu bağımlı duruma düşen Rum ve Ermenilerden dış ülkelere gidemeyen veya kıyıda köşede bir dükkân açamayanlar ise İngilizlerin aracısı, komisyoncusu oldular. İzmir Konsolosluk Mahkemesi dosyaları İngiliz tüccarlar ile azınlıklar arasında yapılan komisyonculuk anlaşmalarıyla doludur. Bu anlaşmalarla bağlanan Rum ve Ermeniler İngilizlerden başkasından mal almayacağına ve başkasına mal satmayacağına söz veriyorlar, bunun için de aldıkları ve sattıkları mallardan yüzde yarım komisyon alıyorlardı.

Batı Anadolu'da İngiliz ekonomik gücünün en yüksek olduğu 1850 ile 1870 yılları arasında İngilizler çok gelişmiş bir ticaret ağı kurdular. İngiltere'den veya Avrupa'nın diğer ülkelerinden İzmir'e gelen mallar İngiliz tüccarların depolarına indiriliyor, burada tüccarların komisyoncuları aracılığıyla kademe kademe diğer komisyonculara ve sonunda köylerdeki dükkânlara devrediliyordu: Komisyoncu kârlarının eklenmesiyle fiyatları artan mallar tüketiciye eriştiği zaman, sırf aracıların çokluğundan dolayı, ithal fiyatının bir veya bir buçuk misli fazlasına satılıyordu. Orta halli bir İngiliz tüccarının emrinde en az 15 komisyoncu çalışıyordu. En büyük tüccar ailesi olan Whittall'lerin 1865 yılında tam 205 komisyoncusu vardı. Bu aracılar İngiliz tüccarlardan aldıkları malları kentlerdeki kendi aracılarına, onlar da köylerdeki aracılarına ulaştırıyorlardı. Ortaya çıkan ticaret örgütü, kalın bir gövdeden çıkan ana dalları ve bunlardan fışkıran binlerce küçük dalı olan muazzam bir ağacı andırıyordu.

Kurdukları düzenin iyi işlemesi sayesinde, İngiliz tüccarlar, ya İzmir'de Frenk mahallesindeki tantanalı evlerinde ya da Bornova ve Buca'daki villalarında günlerini gün ediyorlardı. Bornova'da kendi çocukları için özel bir okul kurdukları gibi, bir futbol sahası ve bir bisiklet pisti de yaptırmışlardı. İzmir ise hızla bir İngiliz kenti görünümü kazanıyordu. Kraliçe Viktorya'nın doğum günü sanki resmî bir tatil günü olmuştu. Böyle günlerde her taraf İngiliz bayrakları ile süsleniyor, ziyafetler veriliyor, törenler düzenleniyordu. Geceleri fener alayları yapılıyor, havai fişekler atılıyor ve İngilizlere ait yapılar ışıklarla donatılıyordu(9). Bu yaşam

biçiminin doğal sonucu olarak, İngiliz tüccarların üretici ve tüketicilerle doğrudan ilişkileri gitgide zayıfladı. Türkçe ve Rumca konuşamadıkları gibi, bölgenin gelenek ve göreneklerinden habersizdiler. Tüketicilerin beğendikleri renk, desen ve kalitede malları ancak Rum ve Ermeni aracılardan öğrenebiliyorlardı. Hangi malın ne miktarda ve ne zaman ithal edilmesi gerektiğine artık aracılar karar verir oldu.

Rum ve Ermeniler köyleri dolaşarak sipariş alıyor, ihraç mallarının demiryolları istasyonlarına gönderilmesini sağlıyor ve İzmir'den getirttikleri malları satarak halkla olan ilişkilerini pekiştiriyorlardı. İngilizlerin emrine girmeden önce edindikleri ticari deneyim böylece daha da arttı. Eski ekonomik güçlerine yeniden kavuştuklarını anlayan bazı Rum ve Ermeni aracıların 1872 yılında İzmir'de kendi bağımsız ticaretevlerinin açılmasıyla, işbirlikçi burjuvazinin tarihsel gelişiminin üçüncü dönemi başlamış oldu.

İzmir'de yeni açılan ticaretevleri, İngiltere ve Fransa'da yerleşmiş olan Rum ve Ermenilerin desteği ile iş görebiliyorlardı. Zaten böyle olmasa, dış ticareti büyük ölçüde tekellerine almış olan İngilizlerin, bu yeni girişimleri daha doğmadan yok etmeleri gayet kolaydı. Rodocanachi, Zarifi, Hava vb. tüccarların İngiltere ve Fransa'dan gönderdikleri malları İngilizlerden bağımsız olarak ithal etmek ve ihraç mallarını da gene bu tüccarlara göndermek olanağına kavuşan Rum ve Ermeniler, İngilizlerin ticari egemenliklerine güçlü bir darbe indirdiler.

O zamana dek kendi hesaplarına çalıştırdıkları aracılardan bir bölümü karşılarına rakip olarak çıkınca İngilizler telaşlandı. Avrupa ve Batı Anadolu'daki Rum ve Ermenilerin işbirliği, İngilizlerin dış ticaretteki payını azalttığı için “ticari yöntemlerin değiştiğinden” ve “ticarette eskisi gibi kâr elde etmenin olanaksız olduğundan” yakınmaya başladılar(10). İzmir'deki bütün İngiliz tüccarların, İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na gönderilmek üzere İzmir konsolosluğuna verdikleri rapor bu telaşı yansıtmaktadır:

İzmir kentinin ithalat ve ihracatı son otuz yıl içinde üç misli arttı. Bu artışın nedenleri arasında, İngiltere'nin serbest ticaret politikası, buharlı gemilerin gelişmesi ve Küçük Asya'nın üretici bölgelerini İzmir'e bağlayan Aydın ve Kasaba demiryolları sayılabilir.

Bu konuda biz İngiliz tüccarlarını en çok ilgilendiren sorun şudur: İngiltere'nin İzmir ile ticareti arttıkça biz İngiliz tüccarların bu ticaretteki payı gözle görülür biçimde azalıyor. Bu azalma, o kadar düzenli ve insafsızca oluyor ki, bazı arkadaşlarımız birkaç yıla kalmadan iflas edeceklerini tahmin ediyorlar...

İngiliz tüccarlar eliyle yapılan ithalat ve ihracatın azalmasını açıklamaya çalışan birçok teori ileri sürülüyor. Biz, İngiltere'nin büyük ticaret ve sanayi merkezlerinde yerleşmiş reaya ticaretevleri ile birleşen ve bizim elimizde olan ticarete el koyarak sermayemizi içerilerde üretken biçimde kullanmamıza engel olan güçlerin bu azalmanın asıl nedeni olduğuna inanıyoruz. İngiltere'deki reaya ticaretevleri adil İngiliz yasalarının koruyuculuğu altında işlerini görebilirken biz, burada Türk topraklarında aynı yasal güvencelerden yoksun bir biçimde çalışıyoruz.(11)

Rum ve Ermeni tüccarların işlerini İngilizlerin zararına genişletmeleri giderek hız kazandı. 1878 yılında, o zamana dek "tümüyle İzmir'de yerleşmiş İngilizlerin elinde bulunan" İzmir-Manchester ticaretinin Rum ve Ermenilerin eline geçtiği bildirildi(12). Bu iddianın bir abartma olduğu açıktı. İngiltere ile İzmir arasındaki ticaretin çok büyük bir bölümünü meydana getiren Manchester kökenli mamul mal ticaretinin tümüyle azınlıklar eline geçmesine imkân yoktu. Ama açıkça görülen şey, İngiliz tüccarlar ile işbirlikçi Rum ve Ermeni tüccarlar arasındaki ilişkinin köklü bir değişiklik geçirmekte olmasıydı. Bu ilişki artık bir tüccar-aracı ilişkisi olmaktan çıkmış, birbirinden bağımsız tüccarlar arasındaki bir ilişki haline dönüşmüştü. Otuz yıldan beri yalnız İngiliz tüccarlardan mal alıp yalnız onlara mal satmaya zorlanan Rum ve Ermenilerin bir bölümü artık kendi ticaretevlerini açıp, kendi hesaplarına ithalat ve ihracat yapabiliyorlardı. İngiliz tüccarlardan kendi çıkarları oranında bağımsız olmaya yönelik bu gelişmenin yanı sıra, işbirlikçi burjuvalar İngilizlerle olan ilişkilerini de sürdürüyor ve İngilizler hesabına da iş yapıyorlardı(13). Böylece Batı Anadolu'nun her köşesinde hem kendi hem de İngilizler hesabına iş yapan Rum ve Ermeni ticaretevlerinin mantar gibi geliştiği görüldü. Yunanistan, Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bütün kentlerdeki ticari faaliyetleri ayrıntılı olarak inceleyen Annuaire Oriental adlı ticaret yıllığında bu gelişmeyi izlemek mümkündür. Annuaire Oriental'den edindiğimiz bilgiye

göre, 1893 yılında Aydın’da hem kendi, hem de İngilizler hesabına iş yapan 34 Rum ve Ermeni tüccar vardı. Bu tüccarların sayısı Tire’de 12, Nazilli’de 9, Ödemiş’te 5, Söke’de 4 ve İzmir’de 97 idi.

Batı Anadolu’da ekonomik güç olarak hâlâ İngilizler egemendi. Ama dengenin yavaş yavaş bozulduğu görülüyordu. İngilizlerden tümüyle kopmayı çıkarlarına aykırı bulan ama ticaretteki tatlı kârlardan giderek daha büyük ölçüde pay almayı isteyen işbirlikçi burjuvazi, gün geçtikçe gelişiyor ve güçleniyordu. Kârlı iş alanlarının bir bölümünü azınlıklara kaptırdıklarını gören İngilizler ile Rum ve Ermeni tüccarlar arasında kıyasıya bir mücadele başladı. Malların fiyatını düşürerek sürümü artırma, üreticilerle anlaşmalar yaparak ürünü önceden alma hakkına sahip olmak çabaları etrafında yoğunlaşan bu mücadelede İngilizler kesin bir üstünlük sağlayamadılar. Bunun üzerine taktik değiştirerek Rum ve Ermeni tüccarları yasal yollarla yıpratmaya çalıştılar. Azınlık tüccarlar aleyhine dava açmak için en sudan bahanelerden bile yararlanan İngilizler bu yolla bazı Rum ve Ermenileri iflasa kadar sürüklediler. Örneğin MacAndrews ve Forbes Şirketi, İzmir’de yeni ticaretevleri kuran Efthimius Brussali ve J. Armas adlı eski komisyoncuları aleyhine İzmir Konsolosluk Mahkemesi’nde iki ayrı dava açtı. İddiaya göre bu iki kişi İngiliz şirketi hesabına komisyonculuk yaptıkları 1878 yılında, hesaplarında 400 sterlin açık vermişler ve bu parayı şirkete ödemekten kaçınmışlardı(14).Mahkeme Brussali ve Armas’ı, parayı faiziyle birlikte ödemeye mahkûm ettiği gibi bu iki kişinin ticari yönden güven duyulmayacak kimseler olduğu yargısına vardı. Aleyhlerindeki bu propaganda sonucu Brussali ve Armas işlerini yürütemeyerek iflas ettiler. Krom üretimi ve ticaretle uğraşan J. D. Paterson da en kıdemli komisyoncusu A. Maksudyan’ın bağımsız bir ticaretevi kurmak üzere olduğunu duyunca Maksudyan’dan 55.000 sterlin alacağı olduğunu iddia ederek mahkemeye başvurdu. Paterson davayı kazandı ve Maksudyan parayı ödeyemeyeceğini bildirdiği için hapse atıldı(15). Komisyoncuları aleyhine dava açarak onların bağımsız ticaretevleri açmasına engel olan bir diğer İngiliz şirketi de, Haycroft, Pethwick ve Ort. idi(16). İngilizlerin bu yöntemle kazandığı başarılar belki daha da artacaktı, fakat 1886 yılında olan bir olay buna engel oldu.

1886 yılına dek C. H. Jones ve Ort. şirketinin komisyoncusu durumunda olan G. P. Camillieri adlı bir Maltalı, biriktirdiği sermaye ile o yıl, bir ticaretevi açmak için eyleme geçti. Londra'daki bir Rum tüccar ile ilişki kurarak İngiltere'den sömürge malları (çay, çivit, jüt çuval vb.) ithal etmek ve karşılığında palamut ve kuru üzüm ihraç etmek için anlaşmalar yaptı. Alıp satacağı malları depolamak üzere rıhtım civarında 17 depo satın alan Camillieri aleyhine eski patronları ve diğer bazı İngiliz tüccarlar tarafından aynı anda dört dava birden açıldı(17). Camillieri bu davaların hepsini kazandı ve bu başarısını kutlamak amacıyla gayet gösterişli bir törenle ticaretevini hizmete açtı. Açılışın yapıldığı günün gecesi Camillieri depolarından birisinin kapısında ölü olarak bulundu. Cinayetle ilgili soruşturmayı yürütmekle görevli polis ve İngiliz Konsolosluk Mahkemesi (Camillieri Maltalı olduğu için İngiliz himayesindeydi) çok kısa bir süre içinde araştırmalarını tamamlayarak cinayeti işleyenin bulunamayacağı fakat katilin büyük bir olasılıkla sarhoş bir gemici olduğu yargısına vardılar(18).

İzmir'deki Rum toplumu bu cinayetten İngilizleri sorumlu tuttu. Rumlar arasında İngiliz aleyhtarı bir hava esmeye başladı. Rum ve Ermeni tüccarların kışkırtmasıyla gelişen düşmanca duygular 28 Mart 1887 günü açığa çıktı. İngilizleri protesto etmek için düzenlenen bir toplantıdan dağılan ve sonradan katılanlarla büyüyen bir kalabalık Frenk mahallesine yürüdü. İngiliz okulları, kiliseleri, dükkânları ve evleri saldırıya uğradı. 70 Rum'un tutuklanmasıyla olaylar daha fazla büyümeden bastırıldı(19).

Bu olay İngilizlere bir uyarı niteliği taşıyordu. Rekabeti daha "uygar" yöntemlerle yürütmek zorunda olduklarını anlayan İngilizler 1888 yılında İzmir İngiliz Ticaret Odası'nı (British Chamber of Commerce of Smyrna) kurdular(20). Ticaret odasına ancak İngiliz uyruklu tüccarlar üye olabiliyordu. Londra'daki İngiltere Ticaret Dairesi, sürekli olarak uyarılarda bulunarak, İzmir ile ticaret yapan İngilizlerin yalnız ticaret odasına kayıtlı İngiliz tüccarlar ile iş görmeleri gerektiğini, aksi halde doğacak anlaşmazlıkların çözümünde İngiliz Hükümeti'nin yardımcı olamayacağını bildirmeye başladı(21). Bu uyarılar etkisini göstermekte gecikmedi. Osmanlı uyruklu tüccarlarla çıkabilecek anlaşmazlıklarda İngiltere Hükümeti'nin diplomatik desteğinden yoksun kalmak istemeyen İngiliz tüccarları, Rum ve Ermeni ticaretevleri ile yeni anlaşmalar yapmaktan kaçınmaya başladılar.

Her ne pahasına olursa olsun işbirlikçi Batı Anadolu burjuvazisi ile ilişkilerini sürdürmekte kararlı olan bazı tüccarların desteğiyle kurulmuş olan ticaretevleri dışında yeni kuruluşlar ortaya çıkmadı. İzmir'deki İngiliz tüccarlar İzmir'in İngiltere ile olan ticaretinde gene egemen duruma geçtiler. Ama Rum ve Ermeni aracılarla olan ilişkileri azalmadı.

Bu ilişkileri en çarpıcı biçimde yansıtan örnek 1897 yılında görüldü. O yıl Osmanlı İmparatorluğu ile Yunanistan arasında savaş patlayınca Osmanlı Hükümeti bütün Yunan uyrukluların ve bazı yerli Rumların sınırdışı edilmesini emretti. Rumların sınırdışı edilmesiyle İngilizler korkulu bir rakipten kurtulacaklardı, ama bölge halkıyla aralarında ilişkiyi sağlayan komisyonculardan yoksun kalacaklardı. Durumu dikkatle gözden geçiren İzmirli İngiliz tüccarlar, Rumların sınırdışı edilmesinin İngiliz çıkarlarına büyük zararlar vereceğini, bu yüzden mutlaka engellenmesi gerektiğini kararlaştırarak İngiltere Hükümeti'nin desteğini talep ettiler. Sınırdışı emrinin uygulanmasını durdurmak için İngiltere tarafından Osmanlı Hükümeti'ne diplomatik baskı yapıldığı gibi, bir kuvvet gösterisi olarak iki İngiliz savaş gemisi İzmir Körfezi'ne gönderildi(22). İzmir valisinin bu baskıya aldırmayıp emri yürürlüğe koyması üzerine paniğe kapılan İngilizler daha etkin tedbirler alınması için konsolosluğa başvurdular. Konsolos, sınırdışı edilme tehlikesiyle karşılaşan bütün Rum ve Yunanlıların İngiliz uyruğuna alınmaları için İngiltere Büyükelçiliği'nin iznini istedi. İzin hemen verildi. İzmir konsolosluk memurları gece gündüz çalışarak Rum ve Yunanlılar için İngiliz nüfus belgeleri ve pasaportlar hazırlamaya başladılar(23). Yirmi gün içinde 2.626 pasaport ve kimlik belgesi hazırlanarak Rum ve Yunanlılara dağıtıldı. Böylece, kendilerini sınırdışı edecek yetkililere İngiliz olduklarını ispatlayan komisyoncular İzmir'de kalmayı başardılar. İngiliz konsolosu ise elçiliğe gönderdiği raporda, zaman darlığı yüzünden yeterli sayıda belgenin hazırlanamadığını, bu yüzden de bütün çabalara rağmen 1.530 Rum ve Yunanlının sınırdışı edildiğini üzülerek bildiriyordu(24). Savaşın bitmesini izleyen günlerde sınırdışı edilenlerin hepsi İzmir'e dönerek eski işlerini sürdürdüler.

Bu tür olayların ilerde daha tehlikeli boyutlarda tekrarlanabileceğini ve bu yüzden bütün ticaretin felce uğrayacağını anlayan İngilizler, Rum ve Ermeni komisyonculara olan bağımlılıklarını azaltmak için son bir

girişimde bulundular. İzmir'deki dört büyük ticaretevi, "üretici ve tüketicilerle doğrudan ilişki kurarak yerel aracıları ortadan kaldırmak" amacıyla Aydın, Nazilli ve Denizli dolaylarında kendi İngiliz memurlarının yönetiminde acenteler açtılar. Birer deney olarak kurulan bu acenteler yerel halkla ticaret yapmayı başarabilirse, İngilizler, Batı Anadolu'nun her köşesinde acenteler açacak ve azınlık komisyonculara gerek kalmayacaktı. Ama, deney büyük bir başarısızlıkla sonuçlandı. Yerel halk, "yabancı" diye nitelendirdikleri İngilizlerle ticaret yapmayı, hem güvensizliklerinden, hem de Rum ve Ermeni komisyoncuların kışkırtmaları yüzünden reddetti(25).

İşbirlikçi burjuvazinin üç dönemden oluşan tarihsel gelişim süreci, İngiliz tüccarlarla işbirlikçi burjuvazi arasındaki ilişkinin kendi çelişkisini içinde taşıdığını gösteriyor. Bir taraftan, İngilizler işbirlikçi burjuvaziye, işbirlikçi burjuvazi de İngilizlere göbekten bağlıyken, diğer taraftan, iki kesim de ticaretten daha büyük pay almak için birbirleriyle mücadele ettiler. Bu mücadelenin yönü, Batı Anadolu'daki ve Avrupa'daki gelişmelere bağlı olarak belirlendi. 1870'lere kadar hem Avrupa'da hem Batı Anadolu'da güçlü olan İngilizler, Rum ve Ermeni işbirlikçilerini tam bir denetim altına alabilmeyi başardılar. Bu tarihten sonra İngiltere'nin dünya egemenliği zayıfladığı ölçüde palazlanan işbirlikçi burjuvazi, ticaretten daha büyük pay almaya başladı. Ancak bu mücadele, İngilizler ile işbirlikçi burjuvazi ilişkisinin ana gelişme çizgisini oluşturmuyordu. Asıl belirleyici ilişki iki kesimin birbirine olan bağımlılığıydı. Tekeller öncesi dönem İngiliz kapitalizminin ve sonraları İngiliz emperyalizminin Batı Anadolu'daki sömürü ağı, işbirlikçi burjuvaziyi güçlendirdiği ve geliştirdiği gibi, işbirlikçi burjuvazinin güçlenip gelişmesi de İngilizlerin durumunu sağlamlaştırdı. Birbirleriyle yoğun yarışma içinde bulunan bu iki kesim, 1897 yılında açıkça görüldüğü gibi, birbirlerine muhtaçtı.

İngilizlerle işbirlikçi burjuvazi arasındaki ilişkinin böyle çelişkili bir öze sahip olması gayet doğaldı. Benzer çelişkili bir durum, bir bakıma, İngilizlerle bölge halkı arasında da vardı. İngilizler bir taraftan bölge halkını alabildiğine sömürüyor, diğer taraftan da köylülerin satın alma gücünün belirli bir düzeyden aşağıya inmemesi için çaba harcıyorlardı. İzmir'deki İngiliz konsolosu ilgili raporunda durumu şöyle özetliyordu:

Bu bölgedeki İngiliz ticaretinin sürekli ve düzenli bir biçimde gelişmesi için, yerel halkın mallarımızı alamayacak duruma düşmelerini engellemeliyiz.(26)

Bu yüzden, Batı Anadolu bölgesinde kuraklık olduğu, salgın hastalıklar çıktığı, ürünler çekirgeler tarafından tahrip edildiği, köylülerin evleri deprem sonucu yıkıldığı, eşkıyalar etrafa dehşet saldığı zamanlarda İngiliz tüccarların bölge halkına para, ilaç ve yiyecek yardımı yaptığı görüldü(27). Hindistan örneğinde olduğu gibi, Batı Anadolu halkının belirli bir düzeyden daha fakirleşmesi veya üretim yapamaz hale gelmesi İngiliz çıkarlarını zedeleyecekti.

## GÜMRÜK TARİFELERİ

Osmanlı İmparatorluğu ile diğer ülkeler arasında 1861 yılında imzalanan ticaret anlaşmasının önemli bir özelliği, her ülkeden Türkiye'ye ithal edilen mallardan alınacak gümrük vergisini gösteren tarifelerin ülkelere göre ayrı ayrı hazırlanmasıydı. Yüzde sekiz olarak saptanan gümrük vergisi, bu tarifelerde belirtilen esaslara göre, bazı malların cari değerleri, bazı malların ise 1861 yılı değerleri üzerinden alınıyordu. Örneğin, İngiltere ile yapılan anlaşmaya eklenen tarifede adı geçen 223 kalem maldan 43'ü cari fiyatlara, geri kalanlar ise 1861 yılı fiyatlarına göre vergilendiriliyordu. Fransa'dan ithal edilen 220 çeşit maldan 91'i, Avusturya'dan ithal edilen 246 çeşit maldan 94'ü, Belçika'dan ithal edilen 211 çeşit maldan 113'ü, Rusya'dan ithal edilen 187 çeşit maldan 34'ü ithalat sırasındaki cari değere göre vergi veriyor, bunlar dışındaki malların fiyatları ne olursa olsun, gümrük vergisi, 1861 yılındaki fiyatlar temel alınarak hesap ediliyordu.

Ticaret anlaşmasının imzalandığı ve tarifelerin yürürlüğe girdiği 1861 yılından sonra, o zamana dek zaten düşmekte olan İngiliz sanayi malları fiyatları, geniş ölçekte üretimin mümkün kıldığı biçimde daha da hızla düşmeye başladı. (Sauerbeck genel fiyat indeksi 1873 yılında 148 iken 1886 yılında 84'e düştü. İngiltere'nin ihraç malları fiyatlarındaki değişmeleri gösteren Rostow indeksi 1868'de 114,6 iken 1886 yılında 77,2'ye düştü.)(28)

İngiltere'den Türkiye'ye ithal edilen mallar listesinde, 1861 fiyatlarına göre gümrük alınan mallar, cari fiyatlara göre gümrük alınan mallardan daha çok olduğu için genel fiyat düzeyinde görülen azalma İngiltere'nin

aleyhine olmaya başladı. Örneğin, 1861 yılında kentali 133,8 kuruş olan demir zincirlerin fiyatı, 1879 yılında 90 kuruşa kadar düştü. Demir zincirler 1861 yılı fiyatlarına göre gümrüklendirildiği için, İngilizler, kental başına 10,7 kuruş ithalat vergisi ödemek zorunda bırakılıyorlardı. Böylece cari fiyata göre gümrüklendirilse ithal fiyatı 97,2 kuruş olacak olan zincirler 100,7 kuruşa mal oluyordu. Sonuç olarak, zincirler üzerindeki gerçek gümrük vergisi oranı Ticaret Anlaşması'nda öngörüldüğü gibi % 8 değil, % 11,9 oluyordu. Fiyatlarındaki azalma yüzünden daha yüksek oranda vergilendirilen İngiliz malları arasında, levha kalay % 18,5; çubuk kalay % 15,2; levha bakır % 13,9; çember demiri % 10; pik demir % 9,8; levha demir % 9,5 oranında gümrük vergisi ödüyordu. İngiltere' den Türkiye'ye yapılan ihracatın % 75'inden fazlasını oluşturan pamuklu kumaş ve iplikler arasında yalnız iki renkli basmalar (fiyatta bir değişme olmadığı için) % 8 gümrük vergisi ödüyor, diğerlerinin hepsi gerçekte % 8,3 ile % 34,8 arasında vergilendiriliyordu(29). İngiliz sömürgelerinden gelen çay, kahve, boya vb. mallar ise 1861 fiyatlarına göre değerlendirildikleri için gerçekte % 8,5 ile % 25,6 oranında gümrük vergisi ödüyorlardı.

Yukarıda belirtilen gerçek gümrük vergisi oranları 1878-1879 yılları ortalamasına göre hesaplanmıştır. İngiliz sanayi malları fiyatlarında bu yıllardan sonra hızla azalmalar olduğu için, İngiliz malları ithalatından alınan gerçek gümrük vergileri oransal olarak daha da arttı. Azalan fiyatların kendilerine gerçekte daha yüksek oranlı gümrük vergileri ödettirdiğini anlayan İzmir'deki İngiliz tüccarları, 1875 yılında yaptıkları bir toplantıda bu durumun doğurduğu sorunları tartışarak, İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na bir dilekçe verilmesini kararlaştırdılar(30). Bakanlık bu dilekçenin önemini ancak üç yıl sonra anlayabildi. Dışişleri Bakanı olan Salisbury Markisi, İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisi Sir Austen H. Layard'a 1878 yılında gönderdiği mesajda,

Türkiye ile Büyük Britanya arasında yürürlükte bulunan ticaret anlaşması diğer Avrupa devletleri ile Türkiye arasındaki anlaşmalardan daha kötü koşullar içermektedir.(31)

diyor ve bu anlaşmanın maddelerinin değiştirilmesi için temaslar yapılmasını istiyordu. 1861 yılında düzenlenen ve İngiliz sanayi malları ithalatını göreli olarak cezalandıran tarifenin cari fiyatlar temeline göre

yeniden ele alınması için resmî görüşmeler 1882 yılında başladı. Fakat hiçbir sonuç alınamadı.

Almanya'nın durumuna gelince: 1861 tarifesinde, Almanya'dan ithal edilen 151 kalem malın hepsinin cari fiyatlara göre vergilendirileceği hükmü yer alıyordu. Böylece Alman malları için hep % 8 oranında gümrük ödeniyordu. Ancak İngiliz mallarıyla karşılaştırıldığı zaman Alman fiyatlarında, ne kadar azalma olursa o oranda daha az vergilendiriliyordu. Bu yüzden belirli bazı malları Almanya'dan ithal etmek çok daha ucuza geliyordu. 1891 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasındaki ticaret anlaşması yenilendiği gibi tarife kapsamına giren ve cari fiyatlarla vergilendirilen malların sayısı da artırıldı (32).

## FRANSIZ OYUNLARI

Aydın Demiryolu'nun ilk bölümünün trafiğe açılmasıyla İzmir limanının ticaret hacmi arttığı zaman o güne dek layterlerle yapılan gemi yükleme-boşaltma işlerinin daha etkin bir biçimde yürütülmesi gerektiği anlaşıldı. İzmir'e bir rıhtım yapılması için Osmanlı Hükümeti'nin 1867 yılında J. Charnaud ve A. Bunker adlı iki İngiliz tüccara verdiği imtiyaz, bu kişilerce 1869 yılında, Marsilya'da bulunan Dussaud Şirketine satıldı(33). 1877 yılında tamamlanan ve 18 metre genişliğinde, 3.285 metre uzunluğunda olan rıhtım 400.000 sterline mal oldu(34).

Rıhtım ücretlerinin, İzmir tüccarları, yerel hükümet temsilcileri ve Rıhtım Şirketi yetkililerinden oluşan bir kurul tarafından saptanması gerekirken, şirket, yüksek kademe bürokratlarla olan ilişkileri sayesinde kendi ücret tarifesini uyguluyordu(35). Rıhtımların işletmeye açılmasının üzerinden daha bir yıl bile geçmeden İngiliz tüccarları ile Rıhtım Şirketi arasında ciddi sorunlar belirdi. Bu sorunların kökeninde, şirketin Fransız ve Alman gemilerine % 50 indirimli tarife uygulamasına karşılık İngilizlerden tam ücret alması yatıyordu. Fransız ve Alman gemilerinin ayrıcalıklı muamele görmesi İngilizlerin çıkarlarına aykırıydı. Bu ayrıcalığın ortadan kaldırılması ve "adil bir rekabet sisteminin kurulması" için İngilizlerin harcadığı bütün çabalar boşa çıktı(36). Bunun üzerine İzmir'deki, İngiliz tüccarlar kendileri için hem ekonomik hem de politik yönden çok önemli olan İzmir rıhtımlarını satın alacaklarını açıkladılar. Aralarında para

toplamaya çalışırken bir taraftan da İngiltere Hükümeti'ne başvurarak yapacakları bu yatırımın kârlılığının (sermayenin % 3'ü oranında net kâr) garanti edilmesini istediler (37). Fakat bu önerileri kabul edilmediği için rıhtımı satın almaktan vazgeçtiler.

1860 yılında Osmanlı karasularında bulunan bütün fenerlerin işletme imtiyazını elde eden (38) bir başka Fransız şirketi de (M. Collas ve Ort.) İngiliz gemileri haricindeki bütün gemilere indirimli tarife uyguluyordu (39). Şirketin 1879 yılı sonunda bitecek olan imtiyazının yenilenmemesi için İngiltere Hükümeti'nin Türkiye'ye baskı yapmasını isteyen İngiltere Gemicilik Odası'nın (Chamber of Shipping of the United Kingdom) çabaları boşa gitti ve Fransızlar imtiyazı 99 yıl süreyle uzatmayı başardılar(40). Collas ve Ort. Şirketi, imtiyazın yenilenmesinden sonra sanki İngilizlerden öç almak istercesine İngiliz gemilerine uygulanan ücretleri iki misline çıkardı(41). Bununla hemen hemen eşzamanlı olarak Rıhtım Şirketi de İngiliz gemilerinden alınan rıhtım ücretlerini artırdığını, fakat Fransız ve Alman gemilerine yeni ayrıcalıklar tanıdığını açıkladı(42).

Manchester Ticaret Odası'nın yaptığı açıklamaya göre rıhtım ücretleri 1881 yılında 1877 düzeyinin dört misline erişmişti(43). Bu yüzden bazı malları İzmir yerine Kuşadası yoluyla ithal etmek daha ucuza mal oluyordu. Fransız şirketlerinin bu tutumunun; İngiliz ticaretinin candamarı demek olan gemiciliğe büyük zararlar verdiği açıktı. Rıhtım ve fener ücretlerindeki artış sonucu, Suriye'den getirilip İzmir'de temizlendikten sonra ihraç edilen pamuğun değeri 1877 yılında 423.754 sterlin iken, üç yıl sonra 116.119 sterline, palamut ihracatı ise 1879 ve 1881 yılları arasında % 45 azalarak 957.133 sterlinden 528.334 sterline düştü(44). Mevsimlik dalgalanmaların dışında meydana gelen bu olaylar, İngilizlerin soruna hızla bir çözüm bulma yolunda çaba harcamalarını gerektiriyordu.

A. Edwards ve C. W. Wallis adlı İzmirli iki İngiliz tüccarın önayak olmasıyla ve 600.000 sterlin sermaye ile kurulan İzmir Rıhtımları Şirketi (Smyrna Quays Co. Ltd.), Fransız Dussaud Şirketi ile rıhtımların satın alınması konusunda görüşmelere başladı(45). Bir hafta süren yoğun görüşmeler sonunda, Fransız şirketinin tüm varlığı 782.808 sterlin olarak saptandı ve bir satış planı hazırlandı. Buna göre, İngiliz şirketi peşin 520.000 sterlin ödeyerek rıhtımları bütün işletme haklarıyla birlikte

devralacak, Fransız şirketi de rıhtımlar üzerinde bulunan depo, otel, dükkân vb. taşınmaz malların yılda ortalama 22.000 sterline erişen kira gelirlerine sahip olacaktı(46). Satış için gerekli formalitelerin tamamlandığı sırada, İngiltere'nin politik baskısına dayanamayan Osmanlı Hükümeti, bir kararnameyle rıhtım ücretlerinin 1877 düzeyine indirildiğini ve Fransız ve Alman gemilerine tanınan ayrıcalıkların kaldırıldığını açıkladı(47). Bunun üzerine teklifini geri aldığını bildiren İngiliz şirketi, varlık nedeni ortadan kalktığı için, kendi kendini feshetti(48).

Fransızlar için de çok önemli olan bu sorunun çözümünde, Osmanlı Hükümeti'nin açıkça İngilizlerin tarafını tutması, Fransız şirketinin İngiliz ticaretini baltalamak yolundaki çabalarını bir süre geciktirdi. Bu arada, rıhtımlarda gerekli onarımları yapmayarak ve artan ticaret hacminin gerekli kıldığı modern tesisleri (daha yüksek kapasiteli vinçler gibi) kurmayarak İngiliz ticaretini bir ölçüde engelleme çabaları görüldü(49).

Fransızlar ile İngilizler arasındaki yarışmanın dışa yansıyan en önemli yönü, İzmir limanına giren gemilerinin yükleme-boşaltma sorunları oldu. Rıhtımlar yapılıncaya kadar limana giren gemiler layterlerle yüklenip boşaltılıyordu. Rıhtımların yapılmasından sonra gemiler açıkta demirlemekten kurtuldukları için layterlerin önemi azaldı. Fakat, yüklerinin bir bölümünü İzmir'de boşaltacak olan gemiler, hem Rıhtım Şirketi'nin hem de Limanlar İdaresi'nin demirleme, şamandıra, pilotaj vb. resimlerini ödemekten kaçınmak için rıhtıma yanaşmıyor ve işlerini Rıhtım Şirketi'ne ait layterlerle görüyorlardı. 1891 yılında Rıhtım Şirketi, layter servislerinin kısıtlandığını ve yükleme boşaltma işlerini çabucak yürütmek isteyen gemilerin mutlaka rıhtımlara yanaşmaları gerektiğini bildirdi(50).

Bunun üzerine İzmir'deki İngiliz tüccarları kendi layter filolarını kurmak yoluna gittiler. Örneğin, 1891 ve 1895 yılları arasında Whittall'ler 200 ton taşıma kapasiteli sekiz layter, T. B. Rees ise 600 ton taşıma kapasiteli 22 layteri denize indirdi(51). Fransız şirketi buna, İngiliz layterlerinin rıhtımda yüklenip boşaltılmasını geciktirerek karşılık verdi. Alman mallarını taşıyan Avusturya gemicilik şirketi Lloyd Autrichien ve Fransız malları taşıyan Fransız gemicilik şirketi Messageries Maritimes gemilerini yükleyip boşaltan layterler rıhtımda en çok iki gün beklerken İngiliz layterleri 18-20 gün bekletilmeye başlandı(52).

İngiliz büyükelçiliğinin şikâyeti üzerine Osmanlı Hükümeti, Rıhtım Şirketi'ne layterlerin geciktirilmemesi için gerekli tedbirlerin alınması yolunda bir yazı gönderdi. Şirket bu tedbirleri aldığını açıkladı. Fakat 1899 yılında İngiliz layterleri hâlâ ortalama 14 gün gecikmeyle yüklenip boşaltılabiliyordu(53).

Ertesi yıl İngilizler bu konuda yenilgiyi kabul ederek Rıhtım Şirketi ile geçici bir anlaşma yaptılar. Bu anlaşmaya göre İngiliz layterleri rıhtımda en çok beş gün bekletilecek, buna karşılık İngiliz gemilerinden alınan rıhtım ücretlerinin artırılması için taraflar arasında görüşmeler yapılacaktı(54). İngiliz ve Fransızlar arasında süren bu mücadele, nihayet 1911 yılında bir çözüme bağlandı. İngiliz gemilerinin % 20 daha fazla rıhtım ücreti vermeyi kabul etmelerine karşılık, Rıhtım Şirketi İngiliz layterlerine engel olmamaya söz verdi(55).

## ALMAN EMPERYALİZMİNİN ÜSTÜNLÜĞÜ ELE GEÇİRMESİ

Tekelci temeller üzerine kurulmuş Alman kapitalizminin uluslararası planda bir güç olarak ortaya çıkması, İngiliz emperyalizminin dünya üzerindeki egemenliğini zayıflattı. Bu gelişmenin bir uzantısı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun giderek Alman emperyalizminin ekonomik ve politik denetimi altına girmesi Batı Anadolu'daki İngilizlerin durumunu esaslı biçimde sarstı. Bu ana nedenin yanı sıra, İngilizlerin Rum ve Ermeni aracılarla mücadelesi, gümrük tarifelerinin İngilizlerin aleyhine Almanların lehine işlemesi ve Fransızların İzmir'deki İngiliz ticaretini köstekleme çabaları, Batı Anadolu'daki İngiliz egemenliğini yıprattı.

Yıpranmanın ilk belirtisi 1878 yılında görüldü. O zamana dek İzmir'in toplam ithalatının % 10'u dolaylarında bulunan Alman malları ithalatı birden % 14'e çıktı(56). İngiliz tüccarlar bu artışa hiçbir tepki göstermediler; çünkü İngiltere'den yapılan ithalat da bir önceki yıla göre % 11 oranında artmıştı. İngiliz tüccarlara, göre bu olay ticaretteki yıllık dalgalanmaların bir sonucuydu. Ama ertesi yıl İngiltere'nin toplam ithalattaki payı % 45'e düşerken, Alman ve Avusturya mallarının payı % 15'e yükseldi. 1880 yılında İngiltere'nin payı daha da azalarak % 38'e düştü. Bundan sonraki yıllarda, sürekli olarak, İngiltere'nin payının düştüğü, Almanya'nın payının ise arttığı görüldü. Aşağıdaki tabloda bu gelişmeler görülüyor.

TABLO 19
İZMİR LİMANI İTHALATININ ÜLKELERE GÖRE
DAĞILIMI, 1877-1908

| Yıllar Ortalaması | İngiltere'nin Payı (%) | Avusturya-Almanya'nın, Payı (%) |
|---|---|---|
| 1877 - 1880 | 45,2 | 14,1 |
| 1881 - 1884 | 44,0 | 15,2 |
| 1885 - 1888 | 37,7 (1) | 18,0 (1) |
| 1889 - 1892 | 33,2 | 19,4 (2) |
| 1893 - 1896 | 30,8 (1) | bilinmiyor |
| 1897 - 1900 | 32,8 (1) | 23,1 |
| 1901 - 1904 | 32,4 | 24,6 |
| 1905 - 1908 | 31,0 | 27,4 (3) |

Açıklamalar: (1) İki yıl ortalaması. (2) Yalnız 1889 yılı. (3) Üç yıl ortalaması.

Kaynaklar: PRO, FO 843/95; PRO, FO 78/3070; "Commercial Reports", *Accounts and Papers*, 1883, vol. lxxxiii, s. 1037-1091, *Foreign Office Annual Series*, 1886-1909.

İngiltere'nin payının, 1877-1880 ortalaması olan % 45,2'den 1881-1884 yılları arasında % 44'e düşmesi, Almanya'nın pamuklu dokuma, pamuk ipliği, yünlü kumaş, hırdavat ve demir eşya gibi mallarda İngiliz mamulleriyle başarılı bir biçimde rekabete başlaması sonucuydu. Bu devrede İngiltere'den ithal edilen pamuklu ve keten kumaşların değeri % 30 oranında azalırken, Alman pamukluları ithalatı % 48 arttı. Gene bu devrede İngiltere'den ithal edilen pamuk ipliğinin % 26 oranında azaldığı görüldü. İngiliz mallarına göre daha kaliteli olan, fakat daha ucuza ve altı ay vadeyle satılan Alman malı demir ve çelik, İzmir pazarında ilk defa 1884 yılında görüldü. İngiliz konsolosu durumu olağandışı bir raporla merkeze bildirme zorunluluğunu duydu:

İngiltere'den gelen malların değerindeki azalmanın en belli başlı nedeni diğer ülkelerin rekabetidir. Eskiden tümüyle elimizde bulunan ve ihracatımızla Küçük Asya'nın hemen hemen bütün ihtiyacını karşıladığımız bazı mallarda Almanya çok başarılı bir rekabet sürdürüyor. Bu yüzden İngiltere bu mallar üzerindeki tekelci durumunu yitirmek tehlikesiyle karşı karşıya.(57)

Bu tür haberlerin geldiği tek yer İzmir değildi. Doğu Rumeli'de Alman mallarının pazarları istila ettiği; Triyeste ile Makedonya arasındaki Alman ticaretinin son derece gelişmesi yüzünden Selanik ve dolaylarındaki İngiliz çıkarları zedelendiği; Girit ve Şam'da Almanların İngilizlere en büyük rakip olarak ortaya çıktığı; Beyrut'ta yünlü ithalatının tümüyle Almanların eline geçtiği gelen haberler arasındaydı(58).

1885-1888 yılları arasında İngiltere'nin başka bazı önemli mallarda da üstünlüğü Almanlara kaptırdığı görüldü. İngiltere Ticaret Dairesi uyarılar yayınlayarak özellikle Türkiye'de bulunan İngiliz tüccarlarının Alman ilerlemesine karşı yeni tedbirler alması gerektiğinden dem vurmaya başladı(59).

1888 yılında İzmir ve Hamburg arasında düzenli bir servisin işletmeye açılmasıyla İzmir limanına giren Avusturya ve Alman gemilerinin artışı Batı Anadolu'daki İngiliz üstünlüğünü tehdit eden bir başka gelişme idi. 1885-1888 yılları arasında bu gemilerin sayısı 385'ten 441'e, tonajı 307.000 tondan 411.000 tona yükselirken İngiliz gemilerinin tonajı 610.000 dolaylarında kalarak hiçbir artış göstermedi(60).

Bu gelişmelerle eşzamanlı olarak Alman şirketlerinin temsilcilerinin bütün Anadolu kentlerine yayıldığı görüldü. Köy köy dolaşan bu temsilciler sattıkları malların örneklerini göstererek bilgi veriyor, broşürler dağıtıyor, pazarlık yaparak kredi açıyor ve her köyden uzun sipariş listeleri ile ayrılıyorlardı. İngiliz büyükelçisinin belirttiğine göre, bu temsilciler "üstün enerjileri, her ortama kolaylıkla uyabilme yetenekleri ve Almanya'nın Türkiye üzerindeki politik etkisinin artması sayesinde" İngiliz tüccarlarının müşterilerini kendilerine çekebiliyorlardı(61). İzmir'den gelen yıllık ticaret raporu ise çok kötümserdi:

Eğer Almanlar bu hızla ilerlemekte devam ederlerse kurmuş olduğumuz ekonomik ve ticari üstünlüğün kısa zamanda kaybolacağı açıkça görülüyor. Almanların bu denli korkulu bir rakip olarak ortaya çıkmalarının ana nedeni Alman işçilerinin daha az ücretle daha çok çalışmalarıdır.(62)

Bir zamanlar İngiltere'nin hiçbir rakip tanımadığı pamuklu kumaşlar ticareti, Almanya'da geliştirilen ve kumaşların renginin atmamasını sağlayan Hemsdorf boyama yöntemiyle boyanan Alman pamukluları karşısında gerilemeye başladı. İngiliz malı ince pamuk iplikleri hâlâ Batı

Anadolu pazarına egemendi ama 4 numaradan 14 numaraya kadar bütün kalın iplikler Almanya'dan ithal edilir olmuştu. Gene bir zamanlar İngilizlerin elinde olan 4 numaradan 20 numaraya kadar kalınlıktaki renkli iplik ticareti de Almanlara geçti. Bütün dünyada en iyi kalite diye bilinen Dundee çuvalları bile Alman ve Belçika rekabeti karşısında Batı Anadolu'da tutunamıyordu(63).

İngiliz tüccarların kıskançlıkla "kaba ve zevksiz" diye niteledikleri Alman malı cam eşya ve porselenler İngiliz mallarından daha ucuz oldukları için en ücra köylere kadar girdi. Alman ve Avusturya malı lambalar, gaz ocakları, çini sobalar giderek daha fazla satılmaya başladı. Almanya'da yapılan ve taşıması kolay olsun diye parçalarına ayrılıp İzmir'deki Alman atölyelerinde monte edilen Paris ve Viyana taklidi ucuz mobilyalar İzmir'de her dükkânda satılır oldu. İzmir'deki Alman kahvelerinde Alman malı Vogel ve Plagel-Wolf marka piyanoların eşliğinde Alman malı Dreyherr ve Pilsner biraları içilerek Alman şarkıları söyleniyordu artık(64).

1906 yılında önemli 25 kalem malın ithalatında Almanya İngiltere'ye üstün durumdaydı. Bu malların sayısı 1907 yılında 30'a, ertesi yıl 31'e yükseldi(65). Bu gelişmenin, Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından ilhakını protesto için; Türkiye'de Alman ve Avusturya mallarının boykot edildiği bir döneme rastladığını belirtirsek, Alman ilerlemesinin ne denli güçlü olduğu kendiliğinden ortaya çıkar.

Alman emperyalizminin giderek güçlenmesi sonucu İzmir'deki Alman ticaretevlerinin sayısı hızla arttı. 1890'ların ilk yıllarında, İzmir'de dört Alman ve altı Avusturya ticaretevi vardı. Bu rakam 1913 yılında 40'a yükseldi. Ayrıca 11 Rum ve Ermeni ticaretevi de yalnız Almanya ile ticaret yapıyordu. Ungarische Bank, Wiener Bankverein ve Deutsche Orientbank gibi Alman ve Avusturya kökenli bankalar İzmir, Aydın ve Nazilli'de şubeler açmıştı(66). Kendi aralarında yaptıkları iş bölümü uyarınca Alman şirketlerinin her biri belirli bir malın ithalatı veya ihracatı ile uğraşıyordu. Buna karşılık İngiliz şirketleri, gittikçe azalmakta olan İngiliz ticaretinden daha büyük bir pay alabilmek veya paylarını koruyabilmek için birbirleriyle kıyasıya mücadele ediyorlardı.

1890 yılında İngiliz konsolosu, İzmir'deki büyük İngiliz şirketlerinin birleşerek aralarındaki rekabete son vermeleri gerektiğini, yoksa A1manlar karşısında tutunamayacaklarını belirten bir rapor yazdı(67). (Aynı görüş 1902 yılında Avam Kamarası'na verilen bir başka raporda tekrarlandı. Bu rapora göre Türkiye'deki bütün İngiliz tüccarları, Merkezi Ticaret Örgütü "Central Commercial Agency" adı verilecek bir örgüt içinde toplanmalı ve Almanlara karşı birlik içinde mücadele edilmeliydi(68)). Konsolosun bu önerisine katılan Whittall, Paterson ve La Fontaine şirketleri temsilcileri, 1893 yılında 20.500 sterlin sermayeli bir şirket kurdular(69). Kurucuların bazı mallar için birbirleriyle rekabet etmesini önleyen şirket kısa sürede işlerini büyüterek 16.000 sterlin karşılığı bir Fransız şirketini satın aldı. 1893 ile 1899 yılları arasında ortalama % 70 temettü dağıtarak (70) tekelci kapitalizm devrinde küçük şirketlerin başarılı olamayacağını gösteren bu kuruluş, ne var ki, İngilizlere eski üstünlüklerini sağlayacak büyüklükte değildi.

İngiliz tüccarların, Almanlar karşısında en zayıf oldukları noktalardan birisi, tarımsal ürünler üzerinde büyük ölçüde spekülasyon yapmalarıydı. Dünya fiyatlarının yükseleceği tahminlerine dayanarak ve yüksek kâr elde etme umuduyla peşin parayla çok miktarda üzüm, incir, palamut alıyorlar, fiyatlardaki beklenen yükselme görülmeyince de zarar ediyorlardı. Bazıları işi daha ileri götürerek ürünleri daha ekilmeden satın alma yolunu tutmuştu. Eğer fiyatlar beklendiği ölçüde yükselirse, bu yolla büyük kârlar sağlama olanağı vardı. Ama çoğu zaman kâr yerine zarar ediliyordu. Bazen çok büyük boyutlara ulaşan spekülatif faaliyetler hakkında İngiliz konsolosu şunları söylüyordu:

Artık hiçbir İngiliz tüccarı, sermayesinin elverdiği oranda mal alıp daha sonra satmayı düşünmüyor. Bu yöntem eskimiş kabul ediliyor. Şimdi herkes işe öbür uçtan başlıyor. Yani daha satın almadığı hatta ekilmemiş olan ürünleri satma yoluna gidiyor. Fiyatlar düşünce de iflaslar başlıyor.(71)

İzmir'deki İngiliz Ticaret Odası'na göre, spekülasyon yüzünden İngiliz tüccarlar 1911 yılında 200.000 sterlin zarar etmişlerdi(72). İngiliz tüccarlar arasındaki yıkıcı rekabeti önlemek ve incir ticaretindeki spekülasyona son vermek amacıyla ve bütün İngiliz incir ihracatçılarının katılmasıyla kurulan İzmir İncir İhracatçıları Şirketi(73) (Smyrna Fig Packers Ltd.) de Almanlara

karşı ancak tekellerin mücadele edebileceği gerçeğinin anlaşılması sonucuydu. Şirket, Hamburg, Viyana ve Londra'da şubeler açarak bu ticaret merkezlerindeki fiyat değişmelerinin şifreli mesajlar halinde İzmir'e ulaştırılması yolunda tedbirler aldı. Bu fiyat değişmelerine göre ihracat kısılıyor veya artırılıyor, böylece zarar edilmesi önleniyordu. Şirketin sermayesi bir yıl içinde önce 150.000 sterlinden 200.000 sterline, sonra da 250.000 sterline arttırıldı(74). İncir ihracatının tekelleştirilmesi sayesinde İngilizler bu ticaret dalını Almanlardan koruyabildiler.

İthal mallarının pazarlanmasında Alman ve İngilizlerin değişik yöntemler kullanması, Almanların Batı Anadolu'da daha üstün duruma geçmesini sağlayan nedenlerden biriydi. İngilizler, mallarının reklamını yapmak için geleneksel olarak sirküler yayınlamak yöntemini kullanıyorlardı. Almanlar ise kişisel ilişki ve haberleşme kurmaya çok büyük önem verdiler. İngilizlerin, Türkiye'de, İngilizce basılmış ve ayak, yarda, libre, sterlin, şilin gibi kendi ölçüleriyle dolu sirküler yayınlayarak başarı kazanamayacakları birçok kez belirtildi(75). Ama bu garip pazarlama yönteminin değiştirilmesi için hiçbir girişimde bulunulmadı. Almanlar Fransızca, Rumca ve Türkçe yazılmış ve resimlerle bezenmiş sirkülerini Rumca veya Türkçe bilen temsilcileri aracılığıyla dağıtıyorlardı. 1898 yılında İngiltere Dışişleri Bakanlığı yabancı ülkelerde bulunan İngiliz tüccarların kullandığı pazarlama yöntemleri hakkında bir anket yaptırdı(76). Türkiye'den gelen 18 raporun hepsi İngilizlerin, Alman ticaret yöntemlerini benimsemeleri gerektiğini belirtiyordu. İngilizlerin en zayıf oldukları nokta tüketicilerin zevkini okşayacak türde değil, kendi beğendikleri türde malları satmaya çalışmalarıydı. Halbuki Almanlar tüketicilerin isteklerine uygun olsun diye bir malı piyasaya sürmeden önce araştırmalar yapıyor ve gerekirse malların desenini ve biçimini değiştiriyorlardı. Dışişleri Bakanlığı, İngilizlerin eski ünlerine dayanarak ticaretlerini yürütebileceklerini sandıkları, bu yüzden de Almanlarla rekabet edemedikleri sonucuna vardı(77). Bakanlık, İngiliz bürokrasisinin nasıl çalıştığını anlatan çok güzel bir örnek vererek Türkiye'ye gezginci temsilci gönderilmesinin yasal yönlerini araştıran bir çalışma yaptırdı. Bu araştırmadan anlaşıldığına göre gezginci temsilciler Türkiye'de hiçbir yasal engelle karşılaşmıyorlardı(78). Sonunda, İngiliz mallarından örnekler getiren

temsilciler lzmir’e gelmeye başladı. Ama bu deney çok büyük bir fiyaskoyla sonuçlandı; çünkü temsilcilerin hiçbiri Türkçe bilmiyordu. Ayrıca sayıları o kadar azdı ki, her İngiliz temsilciye en az altı veya yedi Alman temsilci düşüyordu.(79)

Türkiye’nin İngiliz emperyalizmi yörüngesinden çıkıp Alman emperyalizminin etki alanına girmesi sürecini ünlü Whittall ailesinin son temsilcilerinden olan E. Whittall şöyle özetliyor:

Uzun yıllar boyunca Türkiye’deki ticaretimizin azaldığını gördük. Buna rağmen her şeye göğüs gererek canla başla çalıştık. Sonunda işlerin düzeleceğini sanıyorduk. Ama bir gün kendimizi kapı dışarı edilmiş bulduk. Kibarca ve yavaş bir biçimde, ama gene de kapı dışarı edildik.(80)

# VIII

## SONUÇ



Emperyalizmin etki alanına giren ülkelerde oluşan ilişkiler bütünü çok karmaşık bir görünümdedir. Tekeller, kendi çıkarları doğrultusunda, bu ülkelerin ekonomik, politik ve kültürel yaşamlarına egemen olmuş ve ortaya doğal gelişme çizgisi engellenmiş ve saptırılmış süreçler çıkartmıştır. Emperyalizmin etkisi altında Batı Anadolu bölgesinin ekonomik gelişmesinin bazı yönlerini daha önce inceledik. Aşağıda bu bağımlı gelişmenin dış ticarete nasıl yansıdığına değineceğiz.

### EMPERYALİZMİN ETKİSİ ALTINDA EKONOMİNİN TEK YÖNLÜ GELİŞMESİ

Emperyalizm, girdiği ülkelerde üretken güçleri geliştirir. Ama bu gelişme emperyalist ülkelerin çıkarları neyi gerektiriyorsa o yönde olur. Soruna tarihsel bir açıdan bakılırsa, bugün bir veya birkaç ürün ihracatında uzmanlaşmış ülkelerin hepsinin, önceleri serbest rekabetçi, sonraları tekelci kapitalizmin doğrudan etkisi altında böyle bir uzmanlaşmaya itildiği görülür. Güney Amerika ülkelerinin kalay, bakır, nitrat, kahve, buğday; Malaya'nın ham kauçuk; Mısır ve Sudan'ın pamuk; birçok Afrika ülkesinin değerli metaller ve yetiştirilen bitkiler ihracatında uzmanlaşmaları emperyalizmin etkisi altında olmuştur. Sömürge imparatorluklarının yıkılmasıyla politik bağımsızlıklarını kazanan ülkeler üzerinde bugün sürdürülen emperyalist oyunlar, değişen dünya koşullarına bağlı olarak yeni biçimler almış fakat emperyalist sömürünün özü aynı kalmıştır.

Batı Anadolu madenciliğinin krom, manganez, antimuan ve zımpara taşı üretimine yöneltilmesi, emperyalizmin bu maddelere olan gereksinimi yüzündendir. Bu madenlerden krom, hafif, sert ve güçlü paslanmaz çelik yapımında kullanıldığı gibi, kimya sanayisinde de önemli bir yer tutar (boyama, dericilik, kasarlama gibi).

Ayrıca, ısıya dayanıklı olmasından ötürü, krom, yüksek fırınların içini kaplamakta kullanılır. Zımpara taşı ise metal kesme, parlatma ve düzgünleştirme işlemlerinin vazgeçilmez öğesidir. Soğuyunca genişlemek gibi özelliğe sahip olan antimuan, çeşitli kurşun alaşımlarını sertleştirmek için, top ve tüfek mermisi yapımında ve matbaa harfleri dökümünde kullanılır. Karbon çeliği yapmak için ise mutlaka ve mutlaka manganez gerekir. Karbon çeliğini oksijen ve kükürtten arındıran manganezin bu üretim dalında yerini tutacak hiçbir maden yoktur. Emperyalist ülkeler sanayisinin gelişmesinde çok önemli yeri olan bu madenlerin üretiminin geliştirilmesi bir rastlantı sonucu değildi.

Batı Anadolu ekonomisinin tek yönlü gelişimi en belirgin olarak tarım ürünleri ihracatında görülür. 1864 ve 1901 yılları arasında İzmir limanından yapılan ihracatın % 42 ile % 63 arasında değişen bölümünü kuru üzüm ve incir, palamut ve afyon oluşturmaktadır. Aşağıdaki tabloda Batı Anadolu'nun az sayıda ürün ihracatı üzerinde uzmanlaşması sürecinin ayrıntıları görülmektedir:

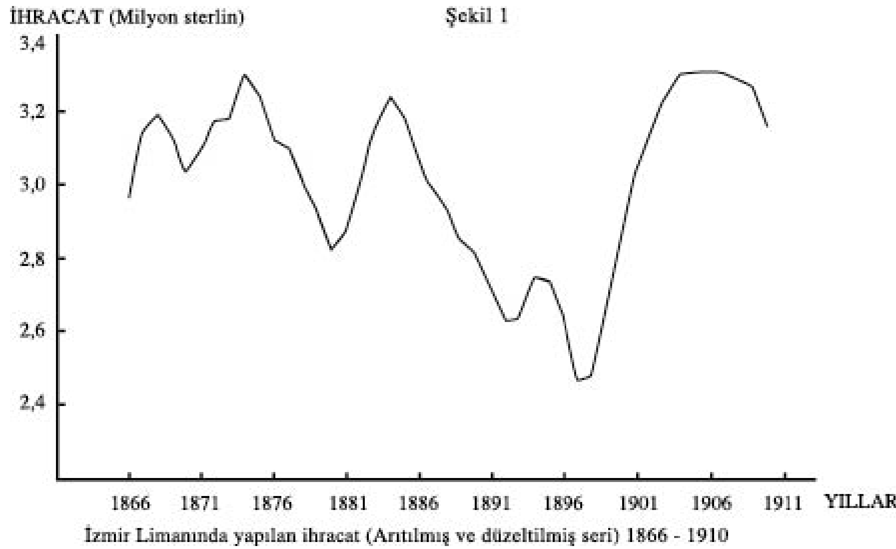
TABLO 20
İZMİR LİMANINDAN YAPILAN İHRACATIN BİLEŞİMİ
1864-1901

| Yıllar ortalaması | Kuru Üzüm ve İncir % | Palamut % | Afyon % | Toplam % |
|---|---|---|---|---|
| 1864 - 1869 (1) | 17,86 | 8,68 | 15,25 | 41,79 |
| 1870 - 1875 | 19,59(1) | 10,91 | 15,38 | 45,88 |
| 1876 - 1881 | 24,19 | 17,25 | 11,69 | 53,13 |
| 1882 - 1887 (1) | 37,81 | 12,87 | 6,95 | 57,62 |
| 1888 - 1894 (2) | 32,97 | 16,81 | 5,16 | 54,94 |
| 1895 - 1901 | 39,14 | 17,04 | 7,23 | 63,41 |

Açıklamalar: (1) Beş yıl ortalaması. (2) Altı yıl ortalaması. Kaynaklar için bk. Tablo 19.

İlk bakışta görüldüğü gibi, bölgenin ihracatı giderek bu üç ürün üzerinde yoğunlaşmaktaydı. Bunlardan kuru üzüm ve incirin toplam ihracat içindeki payı bir mislinden fazla artarak % 40'a, değeri ise 1884 yılında 409.263 sterlin iken, 1901 yılında 1.725.483 sterline çıktı. Aynı yıllar arasında ihraç edilen palamutun değeri de 313.361 sterlinden 750.210 sterline yükseldi. Afyon ihracatında ise hem oran hem değer olarak bir düşme görüldü. Bunun nedeni, Hindistan ve İran'ın afyon üretiminde hızlı bir ilerleme göstermesiydi.

1869-1879 yılları arasında toplam ihracatın ortalama % 3,72'sini, 1880 yılında ise % 8,06'sını meydana getiren tütün ihracatı, Tütün Rejisinin kurulduğu 1884 yılında 37.952 sterline (% 0,8) düştü. Tütün üretiminde gerçekten bir azalma olduğu biliniyor; fakat istatistiklerde ihracatın bu kadar az görünmesinin asıl nedeni, Reji yönetimi altında kaçakçılığın büyük boyutlara ulaşmış olmasıydı. Yukarıda adı geçen üç ürüne kaçak ve resmî tütün ihracatı da eklenirse, toplam ihracatın % 70'ye yakın bir bölümünün dört tarımsal ürüne ait olduğu ortaya çıkar. İhracatın az sayıda ürün etrafında yoğunlaşması, Batı Anadolu ekonomisinin emperyalist ülkelere olan bağımlılığını giderek artırmıştır.[6]



İzmir Limanında yapılan ihracat (Arıtılmış ve düzeltilmiş seri) 1866 - 1910

## AVRUPA PAZARLARINA BAĞIMLILIĞIN SONUÇLARI

19. yüzyılda İzmir kentinin en geniş kapsamlı ekonomik faaliyeti ithalat ve ihracat idi. Bölgesel gelirin büyük bir bölümünü sağlayan ihracat, çeşitli etkenlere bağlı olarak değişiyordu. 1864 ve 1912 yılları arasında İzmir

limanından yapılan ihracatta görülen dalgalanmaların (bk. Ek 1), uzun dönem; mevsimlik, düzensiz ve devresel hareketlerin bir bileşimi olduğunu varsayarak, istatistik serisinden ilk üç hareketi ayıkladık ve ihracatın yalnız devresel hareketini gösteren bir seri elde ettik (bk. Şekil 1).

Görüleceği gibi, 1886-1910 yılları arasında İzmir limanından yapılan ihracat, dört devresel hareket geçirmiştir. Birinci devre dört, ikinci devre on, beş yıllık başka bir devresel hareket içeren üçüncü devre 17 ve dördüncü devre 16 yı1 sürmüştür. Devrelerin başlangıç ve bitiş noktaları gitgide birbirinden uzaklaştığı gibi devresel hareketlerin şiddeti de artmaktadır.[7] Yani İzmir limanı ihracatının uzun dönem karakteristiği, gittikçe daha büyük, daha şiddetli dalgalanmalara tabi olmasıdır.

Elde ettiğimiz seri, uzun dönem, mevsimlik ve düzensiz hareketlerin etkilerinden arındırılmış olduğu için, ihracattaki bu devresel hareketleri meydana getiren en önemli etken ihracat pazarlarındaki dalgalanmalardır. İzmir limanından yapılan ihracatın Avrupa ülkeleri arasında dağılımına bakarsak ihracattaki dalgalanmaları hangi kapitalist ülkenin geçirdiği ekonomik bunalım ve refah devreleriyle açıklayabileceğimiz ortaya çıkar. Aşağıdaki tablo ihracatın dağılımını göstermektedir.

TABLO 21
İZMİR LİMANI İHRACATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI, 1864-1908

| Yıllar Ortalaması | İngiltere'nin (Payı (%) | Avusturya Almanya'nın Payı (%) | Fransa'nın Payı (%) |
|---|---|---|---|
| 1864 - 1867 | 48,4 | bilinmiyor | bilinmiyor |
| 1868 - 1871 | 41,1 | bilinmiyor | bilinmiyor |
| 1873 - 1876 | 46,9 | bilinmiyor | bilinmiyor |
| 1877 - 1880 | 41,4 | 11,9 | - |
| 1881 - 1884 | 41,2 | 13,3 | 15,6(1) |
| 1885 - 1888 (2) | 37,1 | 18,0 | 13,8 |
| 1889 - 1892 | 47,6 | 20,3(3) | 8,0(3) |
| 1893 - 1896 | 49,4(2) | bilinmiyor | bilinmiyor |
| 1897 - 1900 (2) | 57,6 | 20,2 | 6,6 |
| 1901 - 1904 | 56,0 | 20,5 | 6,0 |
| 1905 - 1908 | 51,2 | 24,1 | 6,8 |

Açıklamalar: (1) Üç yıl ortalaması. (2) İki yıl ortalaması. (3) Yalnız 1889. Kaynaklar için bk. Tablo 19.

Fransa'ya yapılan ihracatın toplam ihracat içindeki payının gittikçe azalmasına karşılık Avusturya-Almanya'ya yapılan ihracatın oranı otuz yıl içinde iki misline çıktı. Almanya, İzmir için giderek daha önemli bir ihracat pazarı oluyordu. Fakat bütün bu devre boyunca İngiltere, İzmir'den yapılan ihracatın en büyük müşterisi olma niteliğini korudu. 20. yüzyıl başından itibaren İngiltere'ye yapılan ihracat, oransal olarak azalmasına rağmen, 1905-1908 yılları arasında hâlâ toplam ihracatın yarısından fazlaydı.

İzmir'den yapılan ihracatın en büyük pazarının İngiltere olması, bu ülkedeki bunalımlara bağlı olarak Batı Anadolu ekonomisinin de devresel dalgalanmalar geçirmesine yol açtı. Kapitalist toplumun kaçınılmaz ürünü olan bunalım ve göreli refah dönemleri devresel olarak birbirini izledikçe; sömürülen ülkelerden gelen doğal ve tarımsal hammaddelere olan talep de devresel olarak azaldı ve çoğaldı. İngiltere'de durgunluk ve bunalım başladığı zaman üretim düşüyor ve sanayinin dışarıdan gelen hammaddelere talebi azaldığı gibi, tüketicilerin gelir düzeylerinde görülen düşme de ithal malı tüketim maddelerine olan talebi azaltıyordu. Bunalımın atlatıldığı ve göreli refaha doğru bir gidişin başladığı dönemlerde, üretim ve tüketimin tekrar artırılması için gerekli olan hammadde ve tüketim mallarına olan talep artıyordu.

Amerika'daki Ulusal İktisadi Araştırmalar Bürosu'nun (National Bureau of Economic Research) yaptığı hesaplamalara göre, İngiltere ekonomisi 1862-1914 yılları arasında irili ufaklı dokuz devresel hareket geçirdi(1). Bu devresel hareketlerden dört tanesi, diğer bir devresel hareketin de gelişme yönünü belirleyecek güçte oldu. Birinci devresel hareket 1862'de başladı ve en yüksek noktasına 1866'da erişti. Bu yıldan sonra ekonomi, durgunluk dönemine girdi. Bunalımın en derinleştiği yıl olan 1868'den sonra ekonomik hayatın canlandığı görüldü. 1872 yılına kadar süren canlılık yerini tekrar durgunluğa bıraktı ve 1879 yılında bunalım en yoğun noktasına erişti. Üçüncü devresel hareket 1879 ve 1895 yıllar arasında görüldü. 1879'dan 1882'ye dek bir canlanma dönemi geçiren İngiltere ekonomisi, bu tarihten 1895'e kadar tekrar durgunlaştı. Dördüncü büyük devresel hareket 1895'teki canlanma dönemiyle başladı ve 1903 yılında en yüksek noktasına çıktı. Bundan sonra başlayan durgunluk (1907 ve 1912 yıllarında iki kez canlanmaya yönelik gelişmeler görülmesine rağmen) 1914

yılına kadar, genel olarak, üretimin azaldığı, işsizliğin alıp yürüdüğü bir bunalım dönemi niteliği gösterdi.

İngiltere ekonomisinin geçirdiği devresel bunalım ve göreli refah dönemlerinin başlangıç ve bitiş tarihleri, İzmir limanından yapılan ihracatın geçirdiği devresel hareketlerin başlangıç ve bitiş tarihleri ile karşılaştırıldığı zaman ortaya şu gerçek çıkmaktadır: Batı Anadolu bölgesinin, ihracatta yansımasını bulan ekonomik faaliyetleri, İngiltere'deki bunalım ve göreli refah dönemlerini iki yıllık bir gecikmeyle izlemektedir. İngiltere'de durgunluk başladığından iki yıl sonra, Batı Anadolu da, durgunluğun etkilerini duymaya başlamakta ve buna bağlı olarak ihracat azalmaktadır. Kapitalist ülkeler ve özellikle de İngiltere ekonomisinin canlanmaya başlaması, iki yıl sonra, Batı Anadolu'ya yansımakta ve genişleyen iş hacminin etkisiyle ihracat artmaktadır. Devresel hareketlerin birbirlerini iki yıl gibi bir zaman aralığıyla izlemesinin iki nedeni vardır. Bu nedenlerden birincisi, Batı Anadolu ekonomisinin tarımsal ürünler üzerinde uzmanlaşmasıdır. Avrupa pazarlarında bunalım başladığı zaman Batı Anadolu'da üretken kapasite bir faaliyet dalından bunalımın etkisini duymayacak başka bir faaliyet dalına kaydırılamamakta ve yetiştirilmekte olan ürünlerin olgunlaşmasını beklemek zorunluluğu doğmaktadır. Bununla ilişkili olan ikinci neden ise, kapitalist üretim biçiminin dünya çapında yarattığı iş bölümünde Batı Anadolu'nun yeridir. Birbirlerine çok sıkı bir biçimde bağlanmış olan emperyalist ülkelerde bunalımın ve göreli refah dönemlerinin etkileri çok daha kısa bir süre içinde duyulmakta, buna karşılık geri ülkelerde bu daha uzun zaman almaktadır. *Tarihsel gelişim içinde Türkiye'nin emperyalist ülkelere olan bağımlılığının ekonomik anlamı, emperyalist ülkelerin Türkiye'nin üretken güçlerini kendi çıkarları doğrultusunda şekillendirmelerinin yanı sıra bu ülkelerin geçirmekte olduğu bunalımların Türkiye'de aynen duyulmasıdır.* Aşağıdaki tablo İngiltere'deki devresel hareketin Batı Anadolu'ya nasıl yansıdığını göstermektedir.

İhracat pazarlarındaki dalgalanmalar Batı Anadolu bölgesindeki üreticilerin gelirlerinde çok büyük değişmeler meydana getiriyordu. Avrupa ülkelerindeki refah dönemleri İzmir'deki azınlık ve yabancı tüccarlara büyük kârlar sağlıyor ve bunlar üreticilerden düşük fiyatla aldıkları

ürünleri, fiyatların yüksek olduğu dönemde Avrupa pazarlarında satarak, servetlerine servet ekliyorlardı. Durgunluk ve bunalım dönemlerinde ise, tüccarlar mal alımını durduruyor ve fiyatlar tekrar yükselmeye başlayıncaya dek ellerindeki stoklardan satış yapıyorlardı. 1862 yılında İngiltere'de en şiddetli noktasına erişen bunalım, Batı Anadolu'da 1864-1865'te etkisini gösterdiği zaman zaten pamuk üretiminin beklenen düzeyde olmaması yüzünden yoksullaşan üreticiler iyice yoksullaştılar. Tüccarlara olan borçlarını ödeyemeyen köylülerin topraklarına ticaretle uğraşan birçok yerli tüccarın iflas ettiği görüldü(2).

TABLO 22
İNGİLTERE VE BATI ANADOLU'DAKİ (1) DEVRESEL HAREKETLERİN KARŞILAŞTIRILMASI

| | En Alt Nokta | | En Üst Nokta | | En Alt Nokta | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | İngiltere | B. Anadolu | İngiltere | B. Anadolu | İngiltere | B. Anadolu |
| 1. Devresel Hareket | 1862 | (2) | 1866 | 1868 | 1868 | 1870 |
| 2. Devresel Hareket | 1868 | 1870 | 1872 | 1874 | 1879 | 1880 |
| 3. Devresel Hareket | 1879 | 1880 | 1882 | 1884 | 1895 | 1897 |
| 4. Devresel Hareket | 1895 | 1897 | 1903 | 1905 | 1914 | (3) |

Açıklamalar:

(1) İzmir limanından yapılan ihracat Batı Anadolu ekonomik hayatının göstergesi olarak alınmıştır.

(2) İzmir limanından yapılan ihracatı gösteren zaman serisinin arıtılması sırasında kullanılan teknik gereği, orijinal serinin ilk iki yılı arıtılmış seride görünmemektedir. Arıtılmış serinin ilk yılı olan 1866 ise göreli refaha gidiş yılları arasındadır.

(3) İzmir limanından yapılan ihracat 1905 yılından sonra azalmaya başlamış (bk. Şekil 1), fakat verilerin eksik olması yüzünden bu azalmanın en alt noktasının hangi yıla rastladığı saptanamamıştır.

1870 yılında görülen ikinci krizin nedenlerinden birisi, Fransa ile Almanya arasındaki savaş yüzünden bu ülkelere yapılan ihracatın azalması; bir diğeri ise İtalya'nın geçirdiği bunalım sonucu Batı Anadolu'dan ham ipek, palamut, halı ve zeytin ezmesi ithalatını azaltması idi. Bunlara İngiltere'deki bunalımın ortaya çıkardığı fiyat düşmeleri de eklenince, İzmir'den yapılan ihracat, bir önceki yıla oranla % 20 azalarak 3,5 milyon sterline düştü(3). İzmir'deki bunalımın niteliğini anlatmak için bir örnek

verelim: M. Wolff adlı bir İngiliz tüccarının 1868-1869 yıllarında 1.929.785 kuruş harcayarak stok ettiği mallar 1870 yılında ancak 612.500 kuruş değerindeydi(4).

Kuru üzüm ihracatının 1884 yılında 1.856.000 sterline ulaşarak toplam ihracat gelirlerinin % 38,5'ini oluşturmasıyla, Batı Anadolu'nun Avrupa pazarlarına olan bağımlılığı yeni bir boyut kazandı. 1881-1882 yıllarında Fransız bağlarını tahrip eden filoksera sonucu, Batı Anadolu ürünü üzümler, Avrupa pazarlarında bir fiyat düşmesine yol açmadan alıcı bulabildiler. Ertesi yıl Fransa filokseranın etkisinden kurtulduğu ve kendine yeterli üzümü yetiştirdiği için, Avrupa piyasasının ortalama 45.000 ton olan yıllık üzüm talebi, Anadolu'dan gelen 72.000 ton üzümü satın alacak güçte değildi. Üzüm fiyatları 1884'e göre % 23 düştü. 1888 yılının olağanüstü üzüm rekoltesi, Fransa'da filokseranın gene ortaya çıkması ve Fransız-İtalyan Ticaret Anlaşması'nın bozulması sonucu, fiyatlarda çok büyük bir düşmeye yol açmadan satılabildi. 1891 yılında Fransa'nın kuru üzüm ithalatına yüksek gümrük vergileri uygulamasını, 1893 yılında Batı Anadolu'da gene olağanüstü bir üzüm rekoltesi izledi. Bu kez fiyatlar % 60 oranında düştü. Elde kalan stoklar satılamadığı gibi, ihracatçı tüccarlar üreticiden üzüm almayı durdurdular. Bir konsolosluk raporunda, üreticilerin ellerindeki üzümleri satamamaları sonucu, sekiz ay süreyle bütün çekim ve koşum hayvanlarının kuru üzüm ile beslendiği belirtilmektedir(5).

1897 bunalımı uzun süredir görülmemiş bir şiddetteydi. Bunalımın etkileri, Yunanistan savaşı ve Rum komisyoncuların bir bölümünün sınırdışı edilmesiyle daha da arttı. İhracat 1895 yılında 4,3 milyon sterlin iken 1896'da 3,7 milyon sterline, bunalımın en derin olduğu 1897 yılında ise 3,1 milyon sterline düştü.

Batı Anadolu'nun hammadde, madenler ve tarımsal ürünler ihracatı yoluyla Avrupa pazarlarına bağlanmasının, yani üretken güçlerin gelişme yönünün çarpıtılmasının yanı sıra ortaya çıkan ve bu bağımlılığı güçlendiren bir başka süreç, yani ekonomik hayatın ihracat pazarlarındaki dalgalanmalara uyarak sarsıntılar geçirmesi, tarihsel perspektif içinde yukarıda anlattığımız aşamalardan geçerek günümüze dek uzanmıştır.

## İNGİLİZLER TALANDAN NELER ELDE ETTİ?

Batı Anadolu'ya yapılan yatırımlar sonucu bölgenin doğal kaynaklarının, hammadde ve tarım ürünlerinin nasıl Avrupa ülkelerine akıtıldığına daha önce değindik. Bunun yanı sıra incelenmesi gereken bir konu da, Batı Anadolu'ya yapılan sermaye ihracının İngiltere'deki sermaye birikimine ne ölçüde katkıda bulunduğu sorunudur.

Bilindiği gibi, tekeller öncesi ve tekelci kapitalizm dönemlerinde, sermaye ihracı yoluyla sömürge ve bağımlı ülkelerde elde edilen kârlar ya sermaye ihraç eden ülkelere transfer edilerek bu ülkelerdeki sermaye birikimini ve dolayısıyla daha fazla sermaye ihracını hızlandırdı ya da sömürge ve bağımlı ülkelerde yeniden üretime katıldı. Emperyalist ülkelere yapılan kâr transferlerinin, sömürülen ülkelerde üretken veya üretken olmayan girişimlerde kullanılan kârlardan çok daha fazla olduğu bilimsel olarak saptanmış bir gerçektir. Kâr transferi mekanizması, sömürülen ülkelerdeki sermaye birikimini, bu birikim için hazır kârların çok büyük bir bölümünü dışarıya göndererek engellediği gibi, emperyalist ülkelerdeki birikimi hızlandırarak ve kendi kendini besleyen ve sürdüren bir süreç yaratarak da engellemektedir. Emperyalist sömürü sonucu elde edilen kârlar, daha büyük sermaye ihracını, daha büyük sermaye ihracı da daha yoğun emperyalist sömürüyü getirmektedir. Böylece sömürülen ülkelerde yaratılan artık değer bu ülkelerin daha katmerli biçimde sömürülmesini hazırlamaktadır.

Batı Anadolu'daki duruma bakarsak, İngilizlerin burada elde ettikleri kârlara yeniden üretken girişimlerde kullanmak için hiçbir çaba göstermedikleri anlaşılıyor. Bazı İngiliz tüccarları, İngiltere'de kurulan ve Batı Anadolu'da faaliyet gösteren şirketlerde aktif rol oynadılar. Ama bu rol, ya şirketin kurulmasına önayak olmak, ya şirketin yönetim kurulunda görev almak, ya da şirketin temsilciliğini üstlenmek biçiminde belirdi. Birkaç örnek dışında, bu şirketlerin sermayesine katkıda bulunan Türkiye'de çalışan İngiliz tüccar görülmedi. O kadar ki, İngiliz tüccarlar, çok övündükleri ve gurur duydukları Aydın Demiryolu'nun yapımına, bir tane bile olsun pay senedi olarak katılmadılar(6). Batı Anadolu'da İngiliz sermayesiyle kurulan sanayi işletmelerinin bazıları, kârlarını yeni makine alımında veya fabrikaların genişletilmesinde kullandılar. Tekrar üretime

katılan bu kârların miktarı, İngiltere'ye transfer edilen kârlara göre çok azdı.

Daha önce Aydın Demiryolu Şirketi'nin kâr ve faiz ödemesi olarak yaptığı transferlerin miktarını belirttik ve bu transferin Türkiye'deki bütün İngiliz yatırımlarının hemen hemen yarısına eşit olduğuna değindik. Diğer şirketlerin yaptıkları kâr transferleri hakkında ayrıntılı bilgi edinemedik. Buna karşılık birkaç tanesi dışında, bu şirketlerin hepsinin pay senetlerinin, Londra Borsası'nda, üzerlerinde yazılı olan değerden % 5 ile % 73 arasında değişen bir oranda daha fazlaya satıldığını saptadık. Bu da, bu şirketlerin ne kadar kârlı olduğu hakkında bir fikir vermektedir. Bir İngiliz-Fransız ortaklığı olan Türk Reji İhracat Şirketi'nin (Turkish Regie Export Co.) elde ettiği kârlar, bu tür şirketlerin yaptığı kâr transferlerini aydınlatacak bir örnek niteliğindedir. 1893 yılında Londra'da 110.000 sterlin sermaye ile kurulan bu şirket, kurulduğu tarihten 1901 yılına kadar geçen sekiz yıl içinde 226.098 sterlin kâr ederek sermayesinin iki katını dışarıya transfer etmiştir(7).

Şirketlerin yaptıkları kâr transferleri hakkında çok ayrıntılı bilgilere sahip olmamamıza karşılık İzmir'deki İngiliz tüccarlarının transferleri ve taşınmaz mal alımları hakkında sağlıklı bilgiler bulduk. (İzmirli İngiliz tüccarların taşınmaz mal alımlarına, daha önce değindiğimiz, çiftliklerin değerini katmadık.) Aşağıda verilen sayılar İngilizlerin yalnız İzmir kentinde satın aldıkları ev, han, dükkân, arsa ve depoların değerini göstermektedir. İngilizlerin Aydın, Nazilli, Denizli gibi kentlerde ve Bornova, Buca gibi banliyölerde satın aldıkları taşınmaz malların değerinin de en az İzmir'dekiler kadar olduğunu sanıyoruz. 1843 yılında İzmir kentinde İngilizlerin sahip oldukları taşınmaz malların değeri 369.875 sterlindi(8). 1861 yılında ise, İngilizler 577. 273 sterlin değerinde taşınmaz mala sahiptiler(9). Bundan 16 yıl sonra bu değer 2.750.000 sterline, 1881 yılında ise 4.375.000 sterline yükseldi(10). 1892 yılı başında İngiliz konsolosu, İngilizlerin İzmir'de sahip olduğu taşınmaz malların değerinin Türklerin, Rumların, Yahudilerin ve diğer Avrupa ülkeleri tüccarlarının sahip oldukları taşınmaz malların değerinden kat kat fazla olduğunu iddia ediyordu(11). Unutmamak gerekir ki, bu sayılar İngilizlere ait olan taşınmaz malların satın alındıkları zamanki değerlerini göstermektedir. Halbuki

Aydın Demiryolu'nun yapımına başlanmasıyla demiryolu yakınında bulunan taşınmaz malların fiyatlarının iki ay içinde beş misli arttığı görüldü(12). Fiyatlardaki artış daha yavaş olarak sonraki yıllarda da devam etti. 1874 yılında açıklandığına göre 1870-1874 yılları arasında arsa fiyatları on misli artmıştı(13). İzmir'deki konut ve arsa fiyatlarının böyle büyük bir hızla arttığı göz önüne alınırsa, İngilizlerin elindeki taşınmaz malların değeri daha iyi anlaşılır.

İngiltere'ye yapılan kâr ve sermaye transferleri çeşitli yollarla oldu. Bunlar arasında miktar olarak en önemsiz olanı, İzmir'deki İngiliz tüccarların İngiltere'de taşınmaz mal edinmeleriydi. Örneğin, A. O. Clarke; Londra yakınlarında Mill Hill'de Pettingales çiftliğini, Hammersmith'deki Bradmore malikânesini İzmir'de kazandığı paralarla satın almıştır(14). İkinci yol, İzmir'de ölen İngilizlerin vasiyetnamelerinde belirtilen ve İngiltere'de bulunan varislere yapılan transferlerdi. Vasiyetnameler tüccarın servetinden her varise verilecek payı gösterdiği halde, servetin miktarını belirtmediği için bu tür transferlerin eriştiği boyutları bilmiyoruz. Ancak, İzmir'deki en zengin bazı İngiliz tüccarların servetlerinin bu yolla İngiltere'ye aktarıldığı hatırlanmalıdır. Örneğin, Whittall ailesinin bazı bireyleri bütün varlıklarını Hull kentindeki varislerine, Patersonlar Liverpool'daki varislerine bıraktılar.

Vasiyetname bırakmadan ölen tüccarların servetleri İzmir Konsolosluk Mahkemesi'nce atanan bir mütevelli tarafından paraya çevriliyordu. Bu para, taşınmaz mala ve İngiliz şirketlerinin pay ve borç senetlerine yatırılıyor, buradan elde edilen yıllık kira ve faiz varisler arasında bölüştürülüyordu. 1865-1894 yılları arasında Konsolosluk Mahkemesi; vasiyetname bırakmadan ölen 91 İngiliz tüccarın servetlerinin paraya çevrilmesi işini mütevellilere bıraktı. Mütevellilerin mahkemeye verdikleri raporlara göre bu servetlerin değeri 3.845.000 sterlindi. Ancak, yüksek oranda veraset vergisi ödememek için mütevellilerin varislerle anlaşarak servetlerin gerçek değerini bildirmedikleri belli oluyor. Bazıları yüzlerce sayfayı bulan servet listelerini tek tek incelemek ve servetlerin gerçek değerini saptamak olanağını bulamadık. Rastgele seçtiğimiz on mütevelli raporu, paraya çevrilen servetlerin değerinin 11.655 sterlin olduğunu iddia ediyordu. Bu servetlere ait dosyaları ayrıntılı biçimde incelediğimiz zaman

gerçek değerin 162.072 sterlin olduğunu gördük. Yani, mütevelliler tarafından bildirilen değerler ile İngiltere'ye transfer edilen gerçek değerler arasında 14 misline yaklaşan bir fark olduğu görülüyor.

Vasiyetname bırakarak ölen bazı tüccarlar ise servetlerini varisler arasında paylaştırmak yerine vakıflara bırakıyorlardı. Bu servetler, İngiliz Vakıf Yatırımları Yasası'nın üçüncü bölümünde sıralanan şirketlerin pay ve borç senetlerine yatırılıyordu. Bazı vasiyetnameler vakıf haline getirilen paraların hangi şirketlere yatırılacağını özel olarak belirtiyordu. 1865-1894 yılları arasında bu yolla kurulan vakıfların sayısı 61, İngiltere'ye transfer edilen paranın miktarı ise 2.675.748 sterlindi.

Hakkında bilgi bulabildiğimiz bir başka transfer yöntemi de, İzmir'deki İngiliz tüccarların İngiliz şirketlerine doğrudan doğruya yatırım yapmalarıydı. Hesaplarını incelediğimiz 49 İngiliz tüccar bu yolla 250 şirkete çeşitli büyüklükte yatırımlar yapmıştı. Bu şirketler arasında İngiltere içinde faaliyet gösterenler olduğu gibi (örneğin, Surrey Dok Şirketi, Londra Elektrik, Su ve Havagazı Şirketi), Avrupa'da faaliyet gösteren (örneğin, İngiliz-Avrupa Şeker Rafine Şirketi, Belçika Ticaret Şirketi, Yunanistan Elektrik Şirketi, Lena Altın Madenleri), İngiliz sömürgelerinde yatırım yapan şirketler de vardı (örneğin, Transvaal Şirketi, Doğu Kauçuk Tröstü, Eastrand Şirketi). 49 İngiliz tüccarının bu tür şirketlere yaptıkları yatırımlar 641.800 sterlindi.

Yukarıda incelediğimiz transferlerin toplam değeri yedi milyon sterlini geçmektedir(15). Fakat, bu miktarın İngilizlerin yaptıkları transferlerin gerçek değerinden çok az olduğu açıktır. Çünkü bu miktar ancak 201 İngiliz tüccarın İngiltere'ye aktardığı servetleri göstermektedir. Diğer tüccarların transferleri, mütevellilerin vergi kaçırmak amacıyla gizledikleri servetler ve vasiyetnameler yoluyla yapılan aktarmalar da hesaba katılırsa, gerçek transferlerin yedi milyon sterlinden kat kat fazla olduğu ortaya çıkacaktır. Batı Anadolu'da yatırım yapan İngiliz sermayeli şirketlerin transferleri de buna eklenirse, İngilizlerin, Türkiye'de yaptıkları yatırımların toplamından daha fazla bir miktarı, yalnız Batı Anadolu'da elde ettikleri kârları İngiltere'ye transfer ederek geri kazandıkları anlaşılır.

## SONSÖZ

Önceleri serbest ticaretçi, sonraları tekelci İngiliz kapitalizminin Türkiye'deki çıkarlarını koruyan, gözeten ve geliştirenler İzmir'deki İngiliz tüccarlarıydı. Bir taraftan yerli Rum ve Ermenilerle, diğer taraftan bazı yüksek rütbeli bürokratlarla işbirliği yapan bu zümre, en büyük etkinliğini dış ticaret alanında gösterdi. Tarım, madencilik ve ticarette yaptıkları girişimler sonucu Türkiye, hammadde, madenler ve belirli sayıda tarım ürünleri ihraç eden ve ihracat pazarlarındaki bunalımlardan son derece etkilenen bir ülke durumuna geldi. Halıcılık örneğinde açıkça görüldüğü gibi, İngiliz tüccar sermayesi Batı Anadolu sanayisini ancak belirli sınırlar içinde geliştirdi. Üretim biçiminde devrim yapacak niteliğe sahip olmadığı için, tüccar sermayesinin gerçek anlamda bir sanayi oluşmasına katkıda bulunması düşünülemezdi.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar önceleri İngiltere, sonraları Almanya gibi iki emperyalist gücün etki alanında bulunan Osmanlı İmparatorluğu'nun bu dönemdeki sosyo-ekonomik gelişmesi, bütün sömürge ve bağımlı ülkelerin kapitalist gelişmesinin ana özelliğini taşımaktadır. Bu özellik, emperyalizmin etkisi altında kapitalist üretim biçiminin türdeş (homojen) olmayan gelişimidir. Bir taraftan, emperyalist ülkelerin gereksinimlerine hizmet eden ve Türkiye'deki koşullara kendini uydurmuş olan yabancı sermaye işletmeleri, diğer taraftan Türkiye'nin kendi iç dinamiğinin gereği olarak ortaya çıkan yerli kapitalizm, bu türdeş olmayan gelişmenin birbirine bağlı fakat birbiriyle çatışan iki öğesiydi. Emperyalizmin etkisi altındaki sömürge ve bağımlı ülkelerde, değişik biçimlerde, değişik hızda ve değişik üretim alanlarında ortaya çıkıp gelişen bu iki öğe, kapitalist gelişmeyi değişik biçimlerde etkiledi. Üretici güçleri emperyalist ülkelerin çıkarları doğrultusunda sınırlı ve tek yönlü olarak geliştiren yabancı sermaye işletmeleri, bağımsız ekonomik ve politik gelişmeyi önlediler. Elde ettikleri sayısız ayrıcalıklar ve uzantıları oldukları tekellerin büyük ekonomik ve teknik gücü sayesinde millî burjuvazinin gelişmesini köstekledediler. Serbest rekabetçi kapitalizm döneminde geliştirdikleri ve kökleştirdikleri ekonominin tek yönlü gelişme süreci, emperyalizm aşamasında sermaye ihracı ile daha belirginleşti. Osmanlı toplumunun gelişmesi daha da çarpıklaştı.

Türkiye’nin emperyalizm yörüngesinde bağımlı ve tek yönlü gelişmesi; anlatmaya çalıştığımız gibi, köklü tarihsel nedenlerin ürünüdür. Bu tarihsel temeller üzerinde kurulan Türkiye’nin emperyalist ülkelere bağımlılığı, öz olarak bugüne dek değişmedi. Biçim olarak ise ekonomik, politik ve ideolojik alanlarda İngiltere ve Almanya’nın yerini ABD aldı. Emperyalizmin değişen dünya koşullarına kendisini uydurma çabaları sonucu sermaye ihracı, bütün bağımlı ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de yeni biçimlere büründü. Özel sermaye ihracının yerini, tekelci-devlet sermayesi ihracı almaya başladı. Ekonomik “yardım” ve “borç” adı altında sürdürülen emperyalist sömürü, Türkiye’nin NATO ve CENTO gibi saldırgan askerî paktlara girmesi ve askerî “yardım”ların artmasıyla daha da yoğunlaştı.

EK 1

İzmir Limanından Yapılan İhracat 1864-1912

| Yıl | İhracat (£) | Yıl | İhracat (£) |
|---|---|---|---|
| 1864 | 4.046.338 | 1889 | 4.535.975 |
| 1865 | 3.842.285 | 1890 | 3.708.149 |
| 1866 | 3.606.240 | 1891 | 3.927.182 |
| 1867 | 4.455.170 | 1892 | 3.647.512 |
| 1868 | 4.632.270 | 1893 | 3.282.761(1) |
| 1869 | 4.540.350 | 1894 | 4.323.839 |
| 1870 | 3.620.450 | 1895 | 4.334.097 |
| 1871 | 4.043.280 | 1896 | 3.734.000(1) |
| 1872 | 4.866.800 | 1897 | 3.100.000 |
| 1873 | 4.499.000 | 1898 | 3.294.529 |
| 1874 | 3.940.000 | 1899 | 3.782.781 |
| 1875 | 3.896.000 | 1900 | 4.157.405 |
| 1876 | 4.630.000 | 1901 | 4.413.370 |
| 1877 | 4.687.491 | 1902 | 4.275.233 |
| 1878 | 3.542.944 | 1903 | 4.833.931 |
| 1879 | 4.406.699 | 1904 | 4.754.533 |
| 1880 | 3.852.479 | 1905 | 4.504.162 |
| 1881 | 3.803.639 | 1906 | 4.973:412 |
| 1882 | 3.841.862 | 1907 | 4.690.107 |
| 1883 | 4.710.756 | 1908 | 4.452.983 |
| 1884 | 4.820.383 | 1909 | 5.036.000(2) |
| 1885 | 4.315.340 | 1910 | 4.500.000(1) |
| 1886 | 4.331.536 | 1911 | 4.400.000(1) |
| 1887 | 4.099.310 | 1912 | 4.000.000(1) |
| 1888 | 3.867.083 | | |

Açıklamalar: (1) İngiltere Konsolosluğu tarafından yapılan tahmin. (2) Kuşadası ve Çeşme’den yapılan ihracat dahil Kaynaklar için bk. Tablo 19.

**AÇIKLAYICI NOTLARDA KULLANILAN KISALTMALAR**

Public Record Office: PRO (İngiltere Devlet Arşivi belgeleri). Foreign Office: FO (İngiltere Dışişleri Bakanlığı belgeleri).

Board of Trade: BT (İngiltere Ticaret Dairesi belgeleri). British Museum, Additional Manuscripts: B.M. Add. MSS (British Museum’da bulunan elyazmaları).

Örnekler:

1) PRO, FO 195/177, no. 8, 20 Mart, 1840, (bk. 1. bölüm, 30 no.'lu açıklayıcı not): Bu belge İngiltere Devlet Arşivinde bulunan İngiltere Dışişleri Bakanlığı belgelerinin 195 numaralı bölümünün 177. cildinde bulunmaktadır. Yazışma numarası 8'dir ve 20 Mart, 1840 tarihinde yazılmıştır. Numarasız belgelerin çoğu resmî yazışma niteliğinde olmayıp (örneğin bk. 4. bölüm,. 41 no.'lu açıklayıcı not) İngiltere konsolosluğu veya büyükelçiliği ile özel kişi veya kurumlar arasındaki yazışmalara aittir. Numarasız resmî yazışmaların niteliği hakkında, notlarda açıklama yapılmıştır (örneğin bk. 1. bölüm, 32 no.'lu açıklayıcı not).

2) PRO, FO 626/4/179 (568), Eichstoff v Crampton, 1862, (bk. 3. bölüm, 52 no.'lu açıklayıcı not): Bu belge İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın, İngiltere Devlet Arşivinde bulunan belgeleri arasında olup İzmir'deki İngiliz Konsolosluğu Mahkemesi dosyalarındadır. 4 no.'lu kutuda bulunan ve mahkeme tarafından verilen numarası 179 olan bu dosya, davacı Eichstoff ile davalı Crampton arasında 1862 yılında görülen davanın ayrıntılı belgelerini içermektedir: Dosya numarasından sonra gelen ve parantez içinde gösterilen sayı veya diğer açıklamalar, dosya içindeki bir belgenin sıra numarasını veya niteliğini göstermektedir. Örneğin, yukarıdaki örnekte görülen (568) mahkemenin karar sayısıdır. Konsolosluk Mahkemesi'nin yetkileri; içinde bulunan vasiyetname tasdiki (Probate), tereke (Estate), mütevelli atama (Administration) ve iflas (Bankruptcy) gibi işlemler notlarda ayrıca gösterilmiştir. (Örneğin bk. 4. bölüm, 105 no.'lu açıklayıcı not; 4. bölüm, 115 no.'lu açıklayıcı not). Mahkemede tanıkların verdiği ifadeler mahkeme tutanaklarından alınmış olup notlarda gösterilmiştir (örneğin bk. 4. bölüm, 108 no.'lu açıklayıcı not).

3) PRO, BT 31/206 (629 c), (bk. 4. bölüm, 8 no.'lu açıklayıcı not): Bu belge, İngiltere Devlet Arşivinde bulunan İngiltere Ticaret Dairesi belgelerinin "Feshedilmiş Şirketlerin Dosyaları" (Files of Dissolved Companies) adlı 31 no.'lu bölümünde olup, Ticaret Dairesine 629 c sayı ile tescil edilen şirketin dosyasıdır ve 206 sayılı kutuda bulunmaktadır.

4) B.M. Add. MSS, 38980, Layard Papers, vol. li, f. 395, (bk. I. bölüm, 19 no.'lu açıklayıcı not): Bu belge, British Museum'da bulunan "Ek Elyazmaları" (Additional Manuscripts) arasında 38980 numara ile

gösterilen ve Sir Austen Henry Layard'ın özel belgelerinden oluşan koleksiyonun 60. cildinde olup yaprak numarası 395'dir.

6 Bugün (1969-1973 arası), dört tarımsal ürün, fındık, çekirdeksiz kuru üzüm, tütün ve pamuk, Türkiye'nin toplam ihracatının % 56'sını oluşturuyor. Yani, 19. yüzyılda başlatılan ekonominin tek yönlü gelişmesi hâlâ sürdürülmektedir.

7 Devresel hareketin şiddetini, bir devre içinde ihracatın en yüksek ve alçak noktaları farkının, en yüksek noktaya oranı diye tanımlarsak, birinci devrenin şiddeti % 9; ikinci devrenin % 14,1; üçüncü devrenin % 23,9; dördüncü devrenin şiddeti ise % 25,2 olur.

# KAYNAKLAR

## 1. BÖLÜM

1. Ekonomik ve politik bağımsızlık ile sömürge ve yarı-sömürge kavramları arasındaki ilişki için bk. V. İ. Lenin, Collected Works, xxiii, s. 44.

2. K. Marx, F. Engels, On Colonialism, Moscow 1965, s. 45-53, s. 81-87.

3. On Colonialism, s. 82.

4. İngiliz sömürgeciliği altında Hindistan'ın kapitalist gelişimi için bk. A. I. Levkovsky, Capitalism in India, Bombay, 1966, s. 1-110; V. B. Singh, India Economy, New Delhi, 1970, s. 742.

5. On Colonialism, s. 85.

6. V. İ. Lenin, Collected Works, xxii, s. 259.

7. A. Pokrovsky, "French Monopoly Capital: Its Past and Present", Modern Capitalism, Moscow, 1970, s. 99-109. Bu yüzden Lenin, Fransa'yı "tümüyle bağımsız olmayan, ikincil" emperyalist güçler arasında sayar, bk. Collected Works, xxxix, s. 202.

8. D. Buchanan, The Development of Capitalistic Enterprise in India, New York 1934, s. 179.

9. Levkovsky, s. 45-54.

10. Levkovsky, s. 56-58.

11. Levkovsky, s. 138-142.

12. H. Feis, Europe, the Worlds, Banker 1870-1914, New York, 1965, s. 36; A. K. Cairncross, Home and Foreign Investment, Cambridge, 1953, s. 230-231.

13. Feis, s. 27-29.

14. Birinci tahmin J. Aulneau tarafından, ikincisi ise G. Paish tarafından ileri sürülüyor, bk. J. Aulneau, La Turquie et la Guerre, Paris, 1916; Feis, s: 23-24.

15. Feis, s. 23; V: Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara, 1970, s. 191. (Bundan sonra Tetkik).

16. Örneğin, D. Blaisdell, European Financial Control in the Ottoman Empire, New York, 1929; R. 5. Suvla, "Tanzimat Devrinde İstikrazlar", Tanzimat, İstanbul, 1940, s. 263-288; K. Kömürcan, İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihi, İstanbul, 1948; İ. H. Yeniay, Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, 2. basım, İstanbul, 1964.

17. Index of Companies in the Register of the Board of Trade, 4 vols, London, t. y.

18. Bu devirde İngiltere'nin Türkiye ile ilgili dış politikası için bk. F. E. Bailey, British Policy and the Turkish Reform Movement, Cambridge, Mass., 1942; H. L. Jenks, The Migration of British Capital to 1875, London, 1925, ch. 10.

19. B. M. Add. MSS, 38480, Layard Papers, vol. f. 395. Lord Russel'ın notunda adı geçen W. Stuart o zamanlar İngiltere maslahatgüzarı idi.

20. B. M. Add. MSS, 39023, Layard Papers, vol. xciii, ff. 163-167.

21. Bu raporlar için bk. B. M. Add. MSS, 39015, 39016, 39017, Layard Papers, vols. lxxxv, lxxxvi, lxxxvii.

22. V. İ. Lenin, Collected Works, xxi, s. 212.

23. On yedinci yüzyıl ortalarına kadar şirketin faaliyetleri için bk. M. Epstein, The Early History of the Levant Company, London, 1908; G. Cawston, A. H. Keane, The Early Chartered Companies, London, 1896, s. 67-85; W. Foster, England's Quest of Eastern Trade, London, 1933, s. 67-78. Şirketin kuruluşundan dağılışına kadar geçen sürenin incelenmesi için bk. A. C. Wood, A History of the Levant Company, 2. basım, London, 1964.

24. J. T. Bent (ed.), Early Voyages and Travels in the Levant; Hakluyt Society, vol. lxxxvii, London, 1893, s. XXXIX.

25. Proceedings of the Levant Company, London, 1825, s. 18.

26. Prospectus of the New Levant Free Trading Company, London, 1825.

27. Levant Şirketinden arta kalan tüccar grupları için bk. H. Clarke, History of British Colony at Smyrna, Constantinople, 1860.

28. Whittall Şirketinin ayrıntılı faaliyetleri için bk. C. Whittall and Company, 1811-1911, London, 1911.

29. M. Bunsen, “The New Levant Company”, Journal of the Royal Central Asian Society, vol. iii, pt. 1, 1920, s. 24-27.

30. PRO, FO 195/177, no. 20 Mart 1840.

31. Bu aileler arasındaki evlenmeler ve diğer ilişkiler için bk. E. H. Giraud, Family Record: A. Record of the Origin and History of the Giraud and Whittall Families in Turkey, and a Short Note on the History of the La Fontaine Family, London, 1934; Y. Whittall, Geneology of the Whittall Family in Turkey, London, 1967.

32. PRO, FO 83/111, “Report on British Merchant Houses Abroad”.

33. Les Paquebots du Levant, Paris, 1853, s. 99; M. B. Kıray, “Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri: Tarihsel Perspektif İçinde İzmir”, ODTÜ Gelişme Dergisi, c. i, 1971, s.476-490.

34. Batı Anadolu’daki Yahudilerin ekonomik sosyal ve kültürel hayattaki rolleri için bk. A. Galante, Histoire des Juifs d’Anatolie: Les Juifs d’İzmir, I-II, İstanbul, 1937-1939. Propaganda amacıyla yazılmış olmasına rağmen, Etude sur l’Avenir Economique de l’Asie Mineure, Paris, 1919, (Bundan sonra Etude), Rumların ekonomik gücü hakkında önemli bilgiler vermektedir. Bu konuda daha güvenilir bir kaynak için bk. E. D. Demirzakis, “Biomikhaniki paragogi nomu Aidiniu”. Mikrasiatika Kronika, vol. xiii, 1967, s. 9-50.

35. Rum ve Ermenilerin sosyal ve politik hayattaki rolleri için bk. E. G. Mears, Modern Turkey, New York, 1924, s. 31-97.

36. PRO, FO 195/1732, no. 103, 24 Aralık 1891.

37. PRO, FO 78/2244, no. 31, 4 Mayıs 1872; no. 47, 22 Haziran 1872; PRO, FO 195/1009, no. 22, 8 Haziran 1872.

38. İzmir’in Yunanlılar tarafından işgaline Yahudilerin gösterdiği tepki için bk. N. Taçalan, Ege’de Kurtuluş Savaşı Başlarken, İstanbul, 1971, s. 19. Kurtuluş Savaşında Yunanlılara karşı dövüşen Yahudiler için bk. Galante, passim.

39. PRO, FO 195/1693, no. 35, 21 Kasım 1896

40. Wood, ch. XII.

41. Certificates of Naturalization Granted, etc., i-iii, London, 1908-1916.

42. PRO, FO 195/2112, no. 4, 6 Şubat 1901.

43. W. A. Shaw, The Knights of England, ii, 1906, s. 403.

44. N.W. Senior, Journal Kept in Turkey and Greece, etc. London, 1859, s. 206-207.

45. PRO, FO 195/2090, no. 30, 18 Mayıs 1900.

46. Bu dilekçelerin bazı örnekleri için bk. PRO, FO 195/2065.

## 2. BÖLÜM

1. L. Hertslet, A Complete Collection of Treaties etc., ii, s. 346-347; s. 409-411; VII, s. 1021.

2. Gayer-Rostow-Schwartz indeksine göre İngiltere'de üretilen mamul madde fiyatları 1813'de 168,9 iken 1826'da 100'e, ve 1835'de 84,5'e düştü. Silberling indeksi de aynı yıllar için 187, 111 ve 99 düzeylerindedir.

3. Zaman içinde karşılaştırmaları kolaylaştırmak amacıyla, İngiltere'nin Türkiye'ye olan ihracatının "deklare" edilen değerlerini 1821-1825 yılları fiyat ortalamasına göre hesapladık. Ortaya çıkan değerler, sabit fiyatları yansıttığı için, fiyat değişmelerinden etkilenen cari değerlerden daha anlamlıdır.

4. Hertslet, v, s. 514-535.

5. D. Urquhart, Turkey and Its Resources, London, 1833, s. 202. 1845 ve 1850 yılları arasında İngiliz ihracat fiyatları her yıl ortalama % 10 düşüyordu.

6. "Statistical Abstract of the United Kingdom," Accounts and Papers, 1854-1855, vol. i, s. 306.

7. D. Georgiades, La Turquie Actuelle, Paris, 1892, s. 218.

8. E. H. Michelsen, The Ottoman Empire and Its Resources, London, 1854, s. 198-202.

9. "Correspondence with the Russian Government Respecting Obstructions to the Navigation of the Sulina Channel of the Danube," Accounts and Papers, 1852-1853, vol. cii, s. 579-587.

10. "Correspondence Relative to the Continuance of Monopolies in the Dominions of Turkey," Account and Papers, 1840, vol. xliv, s. 541-619; "Correspondence Respecting the Operation of the Commercial Treaty with Turkey", Accounts and Papers, 1842, vol. xlv, s. 261-296.

11. PRO, FO 195/350, no. 19, 20 Mart 1850; no. 81, 8 Kasım 1851.

12. PRO, FO 78/868; PRO, FO 195/389 bu dilekçelerin örnekleri ile doludur.

13. PRO, FO 195/389, no. 17, 18 Mart 1852; no. 42, 3 Haziran 1852; no. 48, 25 Haziran 1852; no. 78, 17 Aralık 1852.

14. “Correspondence Respecting the Operation of the Commercial Treaty with Turkey” Accounts and Papers, 1841, session 2, vol. viii, s. 485-516.

15. PRO, FO 195/527, no. 21, 27 Ekim 1857; PRO, FO 195/610, no. 8, 31 Mart 1858; no. 40, 10 Ağustos 1858.

16. B.M. Add. MSS, 38994, Layard Papers, vol. lxiv, f. 52-87.

17. Some Notes on Turkey, London, 1867, s. 60-61. 1878 yılında Yozgat ve Sivas arasındaki birim başına buğday taşıma maliyetinin, buğdayın Yozgat satış fiyatından fazla olması yüzünden Yozgat Vilayet Meclisinin Sivas’tan buğday satın almaktan vazgeçtiği bildiriliyor, bk. PRO, FO 78/3070, no. 13, 20 Aralık 1878. Aynı yıl Kuyucak’ta yüksek taşıma masrafları yüzünden İzmir’e gönderilemeyen buğday ve palamutların çürümeye bırakıldığı görüldü, bk. PRO, FO. 78/ 3070, no. 38, 22 Ekim 1878. Bir İngiliz gözlemciye göre, yol yokluğundan dolayı 20 mil uzaklıktan 1 quarter (290 litre) tahılın İstanbul’a taşınması, aynı miktar tahılın İngiltere’den ithal edilmesinden daha pahalıya mal oluyordu. bk. T. Holms, Commercial and Financial Aspects of the Eastern Question, London, t. y., s. 9.

18. B. M. Add. MSS, 39054, Layard Papers, vol. cxxiv, f. 233.

19. PRO, FO 78/832, no. 31, 8 Ağustos 1850.

## 3. BOLÜM

1. G. Chandler, Liverpool Shipping, London, 1960, s. 83-89.

2. PRO, FO 78/832, no. 10, 6 Mart 1850; PRO, FO 78/1209, no. 21, 22 Mart 1856; PRO, FO 78/1307, no. 15, 20 Nisan 1857.

3. PRO, FO 195/460, 9 Haziran 1855; 1 Şubat 1856.

4. İmtiyazın elyazma kopyaları için bk. PRO, FO 195/460. İmtiyazın basılı son biçimi için bk. R.M. Stephenson, Railways in Turkey, London, 1859, s. 80-89.

5. Şirketin resmen kurulmasından önce Londra'da Türkçe ve İngilizce olarak bastırılan nizamname için bk. Ottoman Railway Company, Statues of the Company, London, 1856. Aynı nizamnamenin Türkçesi için bk. Mecmua-i Mukavelat, i, İstanbul, 1302, s. 82-102. Şirketin yönetim kurulu başkanı ve 4 numaralı nottaki kitabın yazarı Rowland Macdonald Stephenson'a 28 Kasım 1856'da Windsor Şatosunda Kraliçe Viktorya tarafından "Sir" unvanı verildi, bk. W.A. Shaw, The Knights of England, ii, London, 1906, s. 352. Sir Rowland, Çin ve Hindistan'da faaliyet gösteren bazı demiryolu şirketlerinin de yönetim kurulu başkanıydı, bk. E. Le Fevour, Western Enterprise in Late Ch'ing China. Cambridge, Mass., 1968, s. 107.

6. PRO, FO 195/527; no. 6, 8 Eylül 1857.

7. Times, 13 Ekim 1857.

8. Directors' Report, 22 Eylül 1858.

9. H. Clarke, The Imperial Ottoman Railway, London, 1861, s. 6.

10. Directors' Report, 28 Mart 1859. Şirket sermayesinin bu yolla taahhüdü yasalara aykırı değildi. Yabancı ülkelerde demiryolu yapan bütün şirketlerin bu yola başvurması iş çevrelerinde tedirginlik yarattığı için Londra Borsası bazı tedbirler almak zorunda kalmıştı.

11. Bunalımın ayrıntıları için bk. Annual Register, vol. xcix, 1858, s. 199; D. M. Evans, The History of the Commercial Crisis 1857-1858, London, 1859.

12. O. Kurmuş, "Britain's Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in the Balkans," ODTÜ Gelişme Dergisi, i, 1971, s. 259-284.

13. Times, 9 Mart 1858.

14. Directors' Report, 28 Mart 1859; 27 Mart 1860.

15. Directors' Report, 26 Eylül 1860; Half Yearly Meeting, 29 Eylül 1860.

16. Directors' Report, 27 Mart 1861; Half Yearly Meeting, 29 Mart 1861.

17. Directors' Report, 25 Eylül 1861.

18. Half Yearly Meeting, 30 Eylül 1862.

19. S. Broadbridge, Studies in Railway Expansion and the Capital Market in England 1825-1873, London, 1970, s. 80-89.

20. Directors’ Report, 27 Mart 1860; Half Yearly Meeting, 29 Mart 1860.
21. Half Yearly Meeting, 29 Eylül 1860.
22. Times, 20 Nisan 1861.
23. Times, 18 Mayıs 1861.
24. Times, 9 Nisan 1862.
25. Half Yearly Meeting, 29 Eylül 1860; Mecmua-i Mukavelat, i, s. 202-205.
26. Directors’ Report, 27 Mart 1863; Mecmua-i Mukavelat, i, s. 297-302.
27. Directors’ Report, 25 Eylül 1863.
28. Directors’ Report, 29 Eylül 1864.
29. Special Meeting, 22 Nisan 1865.
30. Directors’ Report, 25 Eylül 1865.
31. Örneğin, Sutherland Dükü, başkanı olduğu Küçük Asya– Fırat Demiryolu Şirketi’nin eyleme geçmesi için Îngiliz Hükümeti’nin de şirketin kârlılığını garanti etmesini istiyordu, bk. B.M., Add. MSS. 39021, Layard Papers, vol. xci, ff. 115-116.
32. Oxford History of England, xiii, London, 1962, s. 285.
33. PRO, FO 195/527, no. 36, 8 Eylül 1857. Bu raporda başmühendis G. Meredith’i karşılayan Aydın Valisinin başmühendise her türlü yardımın gösterileceğini vaat ettiği belirtiliyor.
34. PRO, FO 78 /1307, no. 29, 28 Eylül 1857.
35. PRO, FO 195/527, no. 49, 9 Kasım 1857.
36. PRO, FO 78/1447, no. 62, 10 Eylül 1859.
37. PRO, FO 78/1477, no. 74, 19 Kasım 1859; Times, 29 Şubat 1860.
38. PRO, FO 195/646, “Report on Smyrna for the Quarter ending 31st March, 1869.”
39. PRO, FO 78/1447, no. 75, 14 Aralık 1859.
40. Directors’ Report, 28 Eylül 1859.
41. Half Yearly Meeting, 1 Ekim 1859.
42. PRO, FO 78/1447, no. 75, 14 Aralık 1859.
43. PRO, FO 195/610, 21 Ocak 1860; PRO, FO 78/1533, no. 2, 23 Ocak 1860.
44. PRO, FO 78/1533, no. 21, 24 Mart 1860.

45. PRO, FO 195/646, “Report on Smyrna for the Quarter ending 31st March, 1860.” Onarım çalışmaları sırasında on tane hafif 4-4-0 lokomotif, onarıma yardımcı olmak için çalışıyordu. bk. E. L. Ahrons, The British Steam Railway Locomotive 1825-1925, London, 1925, s. 138-139.

46. PRO, FO 78/1533; no. 38, 9 Haziran 1860.

47. Bradshaw’s Shareholders Guide, London, 1861, s. 318-319.

48. Half Yearly Meeting, 29 Mart 1860.

49. Directors’ Report, 25 Eylül 1861.

50. Directors’ Report, 25 Mart 1862.

51. Directors’ Report, 26 Eylül 1862.

52. B. M. Add. MSS, 39106, Layard Papers, vol. clxxvi, ff. 29-33, ff. 295-297. Müteahhit ve taşeronların karıştıkları yolsuzluklar ile ilgili dava dosyaları için bk. PRO, FO 626/4/179 (568), Eichstoff v Crampton, 1862; PRO, FO 626/4/180 (767), Maltass v Crampton, 1862-1864; PRO, FO 626/4/183 (667), Fotherby v Clarke, 1862. Daha sonraları, yolsuzluk iddiaları dalbudak sarınca ortaklar, şirket yöneticilerini şiddetle eleştirmeye başladılar. Ortaklardan birisinin kaleme aldığı bir broşür binlerce bastırılarak dağıtıldı, bk. W. P. Pickering, The Ottoman Railway, London, 1867. Bu iddialara karşılık yönetim kurulunun yasak savma kabilinden kurduğu bir soruşturma komisyonu iddiaları gerçeğe uygun bulmadığını bildirdi, bk. Ottoman Railway Company, Report of the Committee of Investigation, London, 1867.

53. İşlerin yavaş yürümesi karşısında İzmir’deki İngiliz Konsolosunun tepkileri ve uyarıları için bk. PRO, FO 195/797, no. 18, 11 Haziran 1864; PRO, FO 78/1831, no. 14, 8 Eylül 1864.

54. PRO, FO 78/188, passim; Directors’ Report, 25 Eylül 1863.

55. Times, 9 Mart 1888.

56. PRO, FO 78/1447, passim, PRO, FO 195/610, no. 48, 6 Eylül 1859.

57. Hasat mevsiminde çıkan karışıklıklar nedeniyle ürünlerin tarla ve bahçelerde çürümeye terkedilmesinin örnekleri için bk. PRO, FO 195/758; PRO, FO 195/883, passim.

58. PRO, FO 78/3070, no. 38, 22 Ekim 1878.

59. Bu rakam 1893-1899 yılları ortalamasıdır, bk. “Budget of the Aidin Vilayet.” PRO, FO 195/1850, 1899, 1946, 2030 ve 2065.

60. Ministere des Finances, Bulletin Annuel de Statistique, iii, Constantinople, 1914, s. 8-9.

61. A. Rey, Statistique des Principaux Resultats de l'Exploition des Chemins de Fer de 1'Empire-Ottoman, i-xxi, Constantinople, 1900-1913.

62. Tetkik, s. 152-153.

63. Directors' Report, 25 Eylül 1863.

64. PRO, FO 195/910, no. 22, 11 Nisan 1868.

65. Broadbridge, s. 38.

66. Bradshaw's, 1865, s. 361-362.

67. Sketch Map Showing the Feeding Districts of the Cassaba and Aidin Railways, London 1857 (?). Elle çizilmiş olan bu haritanın iki kopyası British Museum Haritalar Bölümünde 46986 (1) ve 46986 (2) numaralar ile kayıtlıdır.

68. Admiralty Intelligence Department, Notes on the Geography of Asia Minor, London, 1916; s. 15-51; Handbook of Asia Minor, ii, London, 1919, s. 127; iii, pt. 2, London, 1919, s. 41-54.

69. 19. yüzyılın ilk yarısında İzmir'in afyon ihracatının ulaştığı boyutlar için bk. C. C. Stelle, "American Trade in Opium to China," pt. 1, The Pacific Historical Review, vol. ix, 1940, pt. 2, vol. x, 1941.

70. Stephenson, s. 36.

71. A. du Velay, Essai sur l'Histoire Financiere de la Turquie, Paris, 1903, s. 595.

72. Aydın Demiryolu'nun sağladığı yeni imtiyazlar ve yolun uzatılması için yapılan çalışmalar hakkında bk. Mecmua-i Mukavelat, i, s. 772-774; ii, s. 952-958, B. M. Add. MSS, 39021, 39022, Layard Papers, vols. xci-xcii; PRO, BT 31/2582 (13453), Aidin Railway Extensions Co. Ltd.; A. Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953, İstanbul, 1953, s. 49-51; O. Conker, Les Chemins de Fer an Turquie et la Politique Ferrroviare Turque, Paris, 1935, s. 173-177; M. S. Marghetetich, Etude sur les Chemins de Fer de l'Empire Ottoman, Bruxelles, 1894, s. 69 ff.

73. Mecmua-i Mukavelat, i, s. 460-462.

74. H. Picot, Railways in Western Asia, (Proceedings of the Central Asian Society), London, 1904, s. 9.

75. F. Rougon, Smyrne, Situation Commerciale et Economique, Paris-Nancy, 1892, s. 155.

76. Osmanlı İmparatorluğu'nda kapitalizme geçişin yol şebekelerindeki yansımasının incelenmesi için bk. İ. Tekeli, The Evolution of Spatial Organization in the Ottoman Empire, (21. Orta Doğu Konferansına sunulan bildiri); 1970, s. 19-26.

## 4. BÖLÜM

1. A. D. Novichev, "The Development of Commodity-Money and Capitalistic Relations in Agriculture", C. Issawi (ed.), The Economic History of the Middle East, 1800-1914, Chicago-London, 1966, s. 16.

2. Amerikan İç Savaşı yüzünden Lancashire bölgesinin geçirdiği büyük bunalımın her yönüyle incelenmesi için bk. W. O. Henderson, The Lancashire Cotton Famine 1861-1865, Manchester, 1934. Köleci eyaletlerin pamuk üretimini durdurmalarının başlıca nedeninin İngiltere'yi kendi yanlarında savaşa sokmak planının bir parçası olduğu da iddia edilmektedir. Bk. F. Thistlethwaite, The Great Experiment, New York, 1963, ch. VII.

3. MCSA, Cotton Culture in New or Partially Developed Sources of Supply: Report of Proceedings, Manchester, 1862, s. 30.

4. B. M. Add. MSS, 33350, Liverpool Papers, vol. clxi, ff. 21-22.

5. A. C. Wood, A History of the Levant Company, London 1964, s. 193.

6. Yukarıda 4 numaralı notta gösterilen kaynağın 39. ve 40. yapraklarında yapılan hesaplamalar Türkiye'de ihracat için pamuk yetiştirmenin hiç kâr getirmeyeceğini göstermektedir.

7. Ceride-i Havadis, 31 Haziran 1840-25 Eylül 1840.

8. PRO, BT 31/206 (629 c).

9. Dünyanın her tarafında yürütülen bu anket ve verilen karşılıkların bir özeti için bk. Accounts and Papers, 1865, vol. lvii, s. 787-827.

10. PRO, FO 78/1307, no. 59, 5 Aralık 1857. Bu rapor aynı zamanda Kuşadası ve Ayvalık Konsolos muavinlerinden gelen cevapları da kapsamaktadır.

11. PRO, FO 195/610, no. 15, 29 Nisan 1858.

12. PRO, FO 78/1391, no. 24, 20 Nisan 1858.

13. PRO, FO 78/1533, no. 34, 30 Nisan 1860.
14. W. Sandford, On Cotton Growing in Turkey and Smyrna, London, 1862, s. 4-8.
15. Cotton Supply Reporter, 15 Mart 1862.
16. B. M. Add. MSS. 3911, Layard Papers, vol. clxxxi, ff. 207-208.
17. Sandford, s. 25.
18. Sandford, s. 10-25.
19. Ceride-i Havadis, 13 Şubat 1861.
20. Ceride-i Havadis, 10-12 Mart 1861.
21. Ceride-i Havadis, 14 Mart 1861.
22. Ceride-i Havadis, 9 Eylül 1861.
23. Directors' Report, 27 Mart 1861.
24. Half Yearly Meeting, 27 Mart 1861.
25. Directors' Report, 9 Mayıs 1861.
26. Half Yearly Meeting, 28 Eylül 1861.
27. MCSA, s. 45.
28. Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, İstanbul, 1938, s. 128-129.
29. Ceride-i Havadis, 12 Nisan 1863.
30. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863.
31. PRO, FO 78/1760, no, 28, 23 Mayıs 1863.
32. B. M. Add. MSS, Layard Papers, vol. clxxxiv, ff. 33-36.
33. Manchester Guardian, 12 Ağustos 1864.
34. Cotton Supply Reporter, 1 Mart 1865.
35. PRO, FO 78/1780, 24 Şubat 1863; Times, 31 Mart 1863.
36. Prospectus of the Asia Minor Co. Ltd., Manchester, 1863; PRO, BT 31/737 (230 c); London Gazette, 7 Mart 1882.
37. PRO, BT 31/778. (424 v); London Gazette, 7 Ağustos 1873.
38. PRO, BT 31/819 (629 c).
39. PRO, FO 195/1417, no. 44, 14 Ekim 1882.
40. London Gazette, 8 Şubat 1893.
41. PRO, FO 78/1687, numarasız, 26 Temmuz 1862.
42. PRO, FO 78/1760, no. 28, 23 Mayıs 1863.
43. PRO, FO 78/1760, no. 31, 23 Haziran 1863. Amerikan İç Savaşı'nın başlangıcından 1865'e kadar Batı Anadolu'da pamuk üretilen alanın 10

misli genişlediği ileri sürülmektedir, bk. G. B. Ravndall, Turkey: A Commercial and Industrial Handbook, Washington D. C., 1926, s. 97.

44. PRO, FO 78/1760, no. 83, 21 Kasım 1863.

45. PRO, FO 78/1831, no. 12, 3 Eylül 1864.

46. PRO, FO 195/797, numarasız, 30 Mayıs 1864; PRO, FO 78/1831, no. 27, 14 Haziran 1864.

47. PRO, FO 78/1888, no. 34, 37 Mayıs 1865.

48. PRO, FO 78/1888, no. 48, 8 Haziran 1865.

49. PRO, FO 78/1687; numarasız, 26 Temmuz 1862.

50. PRO, FO 78/1760, no. 28, 23 Mayıs 1863.

51. PRO, FO 195/797, numarasız, 6 Mayıs 1865.

52. C. D. Scherzer, La Province de Smyrne, Vienne, 1873, s. 104.

53. PRO, FO 195/797, numarasız, 16 Temmuz 1860; 17 Temmuz 1866.

54. PRO, FO 78/1788, no. 40, 8 Haziran 1865.

55. Hürriyet, 20 Temmuz 1868.

56. A. Bonne, "Some Aspects of the Recent Socio-Economic Changes in the Middle East," Journal of the Royal Central Asian Society, vol. xxvii, 1940, s. 286-300. Aynı veya benzer görüşler başka yazarlar tarafından da paylaşılmaktadır, bk. J. E. Pierce, Life in a Turkish Village, New York, 1964, s. 84; E. M. Rogers, "Motivation, Values, and Attitudes of Subsistence Farmers," C. R. Wharton (ed.), Subsistence Agriculture and Economic Development, London, 1970, s. 111-135.

57. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1893, vol. lxxiii, s. 1037-1091; "Report on Agriculture in Asia Minor with Special Reference to Cotton Cultivation, by Professor W. Dunstan, Director of the Imperial Institute", Accounts and Papers, 1908, vol. cvii, s. 1-22.

58. PRO, FO 78/1760, no: 67, 26 Aralık 1863.

59. PRO, FO 78/1888, no. 40, 8 Haziran 1865.

60. PRO, FO 195/797, numarasız, 25 Mayıs 1864.

61. Büyük toprak sahiplerinin ürünü önceden kapatma uygulamaları için bk. PRO, FO 83/337, no. 1, 4 Kasım 1870.

62. PRO, FO 195/646, "Report on Smyrna for the Quarter Ending 31st March, 1860."

63. Bu düşüncenin gelişme süreci için bk. PRO, FO 78/1533, İngiliz Tüccarlarının Mehmet Rüştü Paşa’ya Dilekçesi, 14 Aralık 1895; PRO, FO 195/610, no. 5, 17 Şubat 1860.

64. PRO, FO 195/910, no. 44, 10 Haziran 1868; PRO, FO 195/1161, İngiliz Tüccarlarının Konsolos Reade’e Muhtırası, 24 Ekim 1878.

65. PRO, FO 78/1447, numarasız, 20 Ağustos 1859.

66. PRO, FO 78/1888, no. 50, 22 Temmuz 1865.

67. PRO, FO 78/1606, no. 7, 18 Mayıs 1861; PRO, FO 195/687, numarasız, 24 Ekim 1861.

68. PRO, FO 195/910, no. 16611/17, 17 Mayıs 1866; PRO, FO 195/797, no. 22, 15 Haziran 1866.

69. Bu bölgelerdeki İngiliz konsoloslarının raporları için bk. PRO, FO 83/337, 395 ve 415.

70. Adana-Mersin demiryolunun yapılması için Osmanlı Hükümeti’nin teklif beklediğine dair Türkiye Büyükelçiliği bildirisi için bk. PRO, FO 78/3525, 20 Ocak 1883.

71. Şirketin 4 Ekim 1888’de yürürlüğe giren tarifesi için bk. G. Yorung, Corps de Droit Ottoman, iv, Oxford, 1905, s. 206-207.

72. Aydın Demiryolu’nda çalışan yük trenlerinin ortalama hızının saatte 15-16 km. olduğu tahmin ediliyor, bk. A.E. Durrant, The Steam Locomotives of Eastern Europe, Newton Abbott, 1966, s. 72-89. Deve kervanlarının günde ancak 30 km. yol aldığı hatırlanırsa demiryolunun mal akımını ne derece hızlandırdığı kendiliğinden ortaya çıkar. Stokların azalmasının tüccarlara sağladığı faydaların kendi ağızlarından ifadesi için bk. PRO, FO 62S/19/831, (1-56), Brady; Rosenthal and Co. v A. E. Warren and Co., 1901; FO 626/24/954, Union Bank of Trieste v Warren and Co., 1907.

73. H. Clarke, The Imperial Ottoman Railway, London, 1861, s. 33-34.

74. PRO, FO 626/15/656 c, Queen Insurance Co. v Gout, 1887-1891.

75. Ali Cevad, Memalik-i Osmaniyenin Tarih ve Coğrafya Lugatı, i. Dersaadet, 1313, s. 66. Taşıma maliyetlerinin azalmasının kapitalist sermaye birikimi üzerindeki etkileri için bk. K. Marx, Grundrisse, Harmondsworth, 1973, s. 521-527. Marx’a göre “Ulaşım ve haberleşme araçlarının gelişmesi, genel olarak, üretim güçlerinin gelişmesi ile aynı

kategoriye girer” ve malların pazara taşınması, sermaye dolaşımının mekânsal koşulu olduğu için, üretim sürecinin bir parçasıdır.

76. Çağdaş bir yazar 1815 yılında Karaosmanoğlu ailesinin 97.500 kilometrekarelik bir alana egemen olduğunu ileri sürüyor. bk. J.O. Hanson, “Recollections of Smyrna,” Mikrasiatika Kronika, vol. xiii, 1967, s. 435-520.

77. E. J. T. Collins, “Labour Suppl and Demand in European Agriculture 1800-1880”, E.L. Jones, S.J. Woolf, (eds.), Agrarian Change and Economic Development, London, 1969.

78. W. W. Ramsay, The Intermixture of Races in Asia Minor, London, 1916, s. 41. N. Taçalan, Yemen’in “Çeşme Mezarlığı” olarak adlandırıldığını belirtiyor.

79. PRO, FO 195/389, no. 26, 17 Haziran 1853.

80. PRO, FO 195/646, “Report on Smyrna”, 30 Haziran 1859.

81. PRO, FO 195/1161, no. 5, 20 Ekim 1877.

82. PRO, FO 195/1307, no. 52, 12 Kasım 1880.

83. PRO, FO 195/1378, passim.

84. PRO, FO 195/1518 ve 1547, passim.

85. PRO, FO 195/1732 ve 1946, passim.

86. PRO, FO 195/1990 ve 2030, passim.

87. Geniş topraklarda üretimin durdurulmasının ilk belirtileri için PRO, FO 83/334, no. 62, 3 Aralık 1869.

88. Tarımdaki kapitalist gelişmeler hakkında değerli bilgiler veren bir rapor 1870 yılı sonlarına kadar bu tür bir dönüşümden söz etmemektedir, bk. PRO, FO 83/337, ek no. 14 Kasım 1870.

89. Kafkasya ve İstanbul arasındaki köle ticareti için bk. PRO, FO 83/395, “Report on Trebizond,” 14 Kasım 1872.

90. F. Millingen, Slavery in Turkey, (Proceedings of the Anthropological Society of London), London, 1870, s. 3 ve 6. Buna karşılık Y. H. Bayur, Osmanlı İmparatorluğu’ndaki esareti “Amerika’daki iş esareti ile bir tutmamak gerekir” diyor. bk. Türk İnkılabı Tarihi, i. k. 2, Ankara, 1964, s. 55.

91. Kölelerin Türkiye’ye getiriliş ve çeşitli pazarlarda satılmalarının ayrıntıları için bk. PRO, FO 195/942, passim.

92. F. W. Chesson, Turkey and the Slave Trade, London, 1877, s. 4-16.

93. PRO, FO 84/1305, no. 41, 26 Ağustos 1869.

94. PRO, FO 84/1305, no. 32, 26 Temmuz 1869.

95. PRO, FO 84/1324, no. 10, 20 Temmuz 1870.

96. PRO, FO 195/1075, numarasız, 12 Mayıs 1876.

97. PRO, FO 195/447, numarasız, 9 Temmuz 1855; PRO, FO 626/1/25, Aldridge v Williamson, 1861-1862; PRO, FO 626/5/275, Williamson v Gout, 1863.

98. PRO, FO 78/1533, no. 23, 28 Temmuz 1850. Aynı raporun bazı bölümlerinin kopyası için bk. A. H. Layard, The Condition of Turkey, London, 1863, s. 39, ve, Accounts and Papers, 1861, vol. lxii, s. 31-34. Bazı yerli toprak sahiplerinin malikânelerini nasıl yabancılara satmak zorunda kaldıklarının öyküsü için bk., PRO, FO 195/1518, no. 22, 8 Ağustos 1885.

99. Clarke, s. 37-38.

100. PRO, FO 78/1391, no. 15, 2 Nisan 1858.

101. PRO, FO 195/910, no. 44, 10 Haziran 1868.

102. PRO, FO 195/910, no. 48, 18 Haziran 1868.

103. PRO, FO 195/1161, “Memorandum by the British Consulate”, 24 Ekim 1878.

104. La Reforme, 20 Mart 1879.

105. PRO, FO 626/10/462, Werry, Probate, 1871; PRO, FO 626/12/528, Smith, Estate, 1876-1892.

106. PRO, FO 626/12/523, Smith v Vedova, 1876; PRO, FO 626/16/691, Mazade v Tebbitt, 1890-1891.

107. PRO, FO 626/6/337 (134), Pacmedion v Bullock, 1865.

108. PRO, FO 626/7/339 (9-72), Evidence of N. Shakir.

109. Eşkıya baskınları yüzünden köylülerin evlerinden çıkmayıp tarlalarda işleri bazan haftalarca aksattıkları yolunda birçok bilgi var. Bunlardan başka ilginç gördüğümüz bazı olaylar şunlar: Baskınların iyice yoğunlaştığı 1880 yılında bir İngiliz, tarlalarında çalışan işçileri korumak için 43 silahlı muhafız tutmuştu, bk, PRO, FO 195/1307, numarasız, 29 Mayıs, 1880. Ertesi yıl İngiltere Büyükelçiliği Batı Anadolu’da toprak satın alan İngilizlerin kendilerini tehlikeye attıklarını bildirmek zorunluluğunu duydu, bk. PRO, FO 195/1378, telgraf, 24 Haziran, 1881. İki yıl sonra da

Hükümet eşkıyalığı bastıramadığı için Aydın valisini görevden aldı, bk. PRO, FO 195/1454, no. 24, 25 Mayıs, 1883. Çok sık aralıklarla tekrarlanan ve raporlarda eşkıyalık “brigandage” olarak nitelendirilen bu hareketlere topraksız köylülerin ne dereceye kadar karıştıklarını bilmiyoruz.

110. PRO, FO 626/7/339 (9-72), Evidence of Paterson.

111. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863.

112. F. Rougon, Smyrne, Situation Commerciale et Economique, Paris-Nancy, 1892, s. 73-74.

113. PRO, FO 626/7/339 (9-72), Evidence of Baltazzi. Bu kişi 79.000 dönümlük diğer toprakları üzerinde nasıl üretim yapıldığı hakkında bir bilgi vermiyor. 20. yüzyıl başlarında geniş çiftliklerde ortakçılık ve yarıcılığın hâlâ egemen olduğu görülüyordu. Toprak sahibinin toprak ve tohum vererek katıldığı üretimden aldığı pay 1/3 ile 2/3 arasında değişiyordu, bk. Etude, s. 25.

114. Bazı örnekler için bk. PRO, FO 83/337, Ek no. 1, 4 Kasım 1870.

115. PRO, FO 626/24/966A, Gregoriades, Bankruptcy, 1907.

116. PRO, FO 195/1620, no. 64, 8 Kasım 1888; PRO, FO 195/1656, numarasız, 11 Şubat 1889.

117. Bu konuda Aydın Vilayet Meclisinin 320 sıra numaralı ve 23 Kasım 1894 tarihli raporu için bk. PRO, FO 195/1899.

118. PRO, FO 195/1899, no. 65, 9 Ağustos 1865.

119. PRO, FO 195/1946, numarasız, (?) Mayıs 1896.

120. PRO, FO 15/1990, numarasız, 17 Aralık, 1896. İşgal yöneticileri Baltazzi’nin kâhyası Eliopulos’un ihbarı üzerine yakalandı.

121. Daha kapsamlı bir karşılaştırma yaparak gördüğümüze göre bu ücretler 1871 ve 1872 yıllarında İşkodra, Bosna, Selanik, Manastır, Yanya, Edirne, Trabzon, Erzurum, Beyrut ve Bağdat dolaylarında ödenen ücretlerden yüksek olduğu gibi bu kentlerdeki bağımsız zanaatkarların bir günlük kazançlarından da çoktu, bk. PRO, FO 83/337 ve 415.

122. PRO, FO 78/1419, passim.

123. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863.

124. PRO, FO 83/334, no. 62, 3 Aralık 1869. İngilizler yalnız en yüksek tarımsal ücretleri ödediklerini söylemekle kalmadılar. 1892 yılında, belki de haklı olarak, Batı Anadolu’da İngilizlerin tapulu arazilerinin

Türklerinkinden daha geniş olduğunu ileri sürdükleri gibi (bk. PRO, FO 195/ 1770, no. 1. 1 Ocak, 1892), en yüksek tarım vergisini kendilerinin verdiklerini, en modern yöntemlerin kendi çiftliklerinde uygulanıp en yüksek verimin de yine kendi topraklarından alındığını söylüyorlar, bk. PRO, FO 195/1889, no. 32, 10 Nisan 1895.

125. PRO, FO 83/337 Ek no. 1, 4 Kasım 1870.

126. PRO, FO 626/3/108, List G.

127. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863.

128. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1870, vol. lxiv, s. 78-87.

129. Foreign Office Annual Series, no. 4809, (Cd. 5465), 1911, s. 12.

130. Foreign Office, Anatolia, London, 1919, s. 69-70.

131. FRO, FO 626/2/70, Sulali (?) v Ferguson, 1861.

132. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863; PRO, FO 83/334, no. 150, 28 Aralık, 1869; PRO, FO 83/337, Ek. no. 1, 4 Kasım 1870; PRO, FO 83/415, numarasız, 10 Aralık 1872.

133. PRO, FO 195/128, numarasız, 19 Eylül 1839.

134. PRO, FO 195/447, numarasız, 27 Nisan 1855.

135. PRO, FO 195/447, numarasız, 8 Eylül 1855.

136. Board of Trade Journal, vol. xxxviii, 1902, s. 610-611.

137. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863.

138. PRO, FO 78/1391, numarasız, 8 Temmuz 1858.

139. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1870, vol. lxiv, s. 78-87.

140. PRO, FO 195/1448, numarasız, 14 Haziran, 1884; Foreign Office Annual Series, no. 67, (c. 3673), 1886, s. 431-454.

141. Admiralty Intelligence Department, Hadbook of Asia Minor, ii, London, 1919, s. 83-88. Uzun-nadas yönteminin "hopurculuk" ve "göynük" adı altında 20. yüzyıla kadar sürdüğü anlaşılıyor, bk. İ. Hüsrev, Türkiye Köy İktisadiyatı, İstanbul, 1934, s. 48-83.

142. Collins, s. 82-83.

143. Board of Trade Journal, vol. xlv, 1904, s. 60-61.

144. Bu iki faktörün Avrupa'da da orak yerine tırpan kullanılmasını geciktirdiği söyleniyor, bk. T. W. Schultz, "New Evidence on Farmer

Responses to Economic Opportunities," C. A., Wharton (ed.), Subsistence Agriculture and Economic Development, London, 1970, s. 105-110.

145. Yukarıda 89 numaralı dipnottaki kaynakta belirtilen ve daha başka belgelerle de tekrarlanan bu rakam herhalde özel mülklere ait olsa gerek. İlkel teknolojinin egemen olduğu bir bölgede bu kadar az toprağın bir aileyi geçindiremeyeceği, dolayısıyla da kiralanmayacağını sanıyoruz.

146. Board of Trade Journal, vol. xxvi, 1899, s. 26. Kurak Orta Doğu topraklarında, ilkel teknolojinin, nemli Avrupa toprakları göz önünde tutularak geliştirilmiş modern teknolojiye göre birçok avantaj taşıdığı da ileri sürülüyor, bk. A. Bonne, State and Economics in the Middle East, London, 1948, s. 158-161.

147. Clarke, s. 38.

148. Board of Trade Journal, vol. xxxviii, 1902, s. 408.

149. Foreign Office Annual Series, no. 4809, (Cd. 5465), 1911, s. 17-62.

150. Board of Trade Journal, vol. xxx, 1900, s. 231-232; vol. xxxiv, 1901, s. 418-419; Journal of the Board of Agriculture, vol. xvii, 1910-1911, s. 325. 1913 yılından sonra Batı Anadolu tarımında makineleşmenin hızlandığını ve 1913-1918 yılları arasında 900 biçer-bağlar, 200 orak makinesi ve her yıl 4.000 kadar Avrupa malı pulluk satıldığı hakkında bilgiler var, bk. Etude, s. 25.

151. Foreign Officie Annual Series, no. 67, (c. 3673), 1887, s. 451.

152. Board of Trade Journal, vol. xvii, 1894, s. 70-71; vol. xxviii, 1900, s. 6-7; vol. xxxviii, 1902, s. 448.

153. Anatolia, s. 79-80.

154. O. Makai, Grundungswesen und Finanzierung in Ungarn, Bulgarien, und der Turkei, Berlin, 1916, s. 318. Buharlı harman dövme makineleri ithalatında uzmanlaşan bir Amerikan şirketinin çabucak iflas etmesi, bu makinelerin Amerikan buğdayından daha kuru olan yerel buğdayı dövmeye uygun olmaması sonucuydu. 20. yüzyıl başlarında başarılı olmaya başlayan birkaç Amerikan şirketi, ithal ettikleri araçları sürekli gösterilerle üreticilere tanıtıyor, depolarında bol miktarda yedek parça bulunduruyor ve hem Türkçe, hem Rumca basılmış broşürler dağıtarak geniş çapta reklam yapıyorlardı, bk. C. M. Pepper, Report on Trade Conditions in Turkey, Washington, D. C., 1907, s. 7, s. 18. Böylece, eskiden yok denecek kadar az

olan Amerikan makineleri ithalatı 1897 yılında İngiltere'den yapılan ithalatın yarısı düzeyine erişti, bk. N. Verney, G. Dambmann, Les Puissances Etrangeres dans le Levant, Paris-Lyon, 1900, s. 670-671.

155. PRO, FO 195/910, no. 31, 16 Mayıs 1868; PRO, FO 626/3/108, (Lists E-G).

156. PRO, FO 626/7/339 (9-72), Giraud v Paterson, 1865-1866.

157. PRO, FO 626/12/523, Smith v Vedova, 1876.

158. PRO, FO 626/12/528, Smith, Estate, 1876-1892.

159. Programme du Ministere des Travaux Publics, Constantinople, 1909, s. 97

160. PRO, FO 626/16/691, Mazade v Tebbitt, 1890-1891; PRO, FO 195/1620, numarasız, 17 Şubat 1888.

161. G. P. Kindleberger, Economic Growth in France and Britain 1851-1950, Cambridge, Mass., 1964, s. 211-213.

162. PRO, FO 626/25/1078, Exhibit, C, 18 Ağustos 1891.

163. Demir tırpan ve yapay gübre dışında tarım araç ve gereçleri Türkiye'ye gümrük vergisi vermeden girebiliyordu.

164. Makai, s. 319-320.,

165. Board of Trade Journal, vol. ix, 1890, s. 575-576.

166. Board of Trade Journal, vol. iii, 1887, s. 278-279.

167. Board of Trade Journal, vol. v, 1888, s. 555-556.

168. Board of Trade Journal, vol. xiv, 1893, s. 532-534.

169. PRO, FO 195/1620, no. 36, 21 Haziran 1888.

170. Board of Trade Journal, vol. xvi, 1894, s. 470.

171. Board of Trade Journal, vol. xix, 1895, s. 327.

172. Foreign Office Annual Series, no. 4809, (cd. 5465), 1911, s. 29.

173. PRO, FO 626/26/1137, Giraud v Company, 1914; PRO, FO 626/26/1140A, Missir v Company, 1914; PRO, FO 626/26/ 1175, Whittall, Probate, 1920.

174. PRO, FO 626/21/886, Company v Antonopoulo, 1904; PRO, FO 626/21/888, Company v Atlas Insurance Co., 1904.

175. PRO, FO 626/26/1138, Mazieres v Company, 1913.

## 5. BÖLÜM

1. Örneğin, bk. Ö. C. Sarç, “Tanzimat ve Sanayimiz”, Tanzimat, İstanbul, 1940, s. 423-440; F. E. Bailey, British Policy and the Turkish Reform Movement, Cambridge, Mass., 1942; O. Köymen, “The Advent and Consequences of Free Trade in the Ottoman Empire,” Etudes Balkaniques, vol. vii, 1972. Aynı konuda Osman Nuri’nin Mecelle-i Umuru Belediye’sinde de bazı pasajlar vardır. Birçok çalışmaya ana kaynak olan, fakat verilerinin ne derece doğru olduğu pek araştırılmayan daha eski bir yapıt için bk. A. Ubicini, Lettres sur la Turquie, 2 vols., Paris, 1853-1854.

2. Sonuçları 1917 yılında yayınlanan bu sayım İzmir, Manisa, Uşak, Bursa, İzmit, Karamürsel ve Bandırma kentleriyle İstanbul Vilayetini kapsıyordu. Sayım sonuçları kısaltılmış bir biçimde bugünkü dile Profesör G. Ökçün tarafından çevrilmiştir, bk. A. G. Ökçün, Osmanlı Sanayii, Ankara, 1970, (Bundan sonra Sanayi).

3. E. C. Clark, “The Ottoman Industrial Revolution,” International Journal of Middle Eastern Studies, vol. v, 1974, s. 65-76.

4. M. Dobb, Studies in the Development of Capitalism, London, 1967, s. 123 ff.

5. Ondört İngiliz tüccarının bu konuda verdiği dilekçeler için bk. PRO, FO 195/177.

6. PRO, FO 195/177, numarasız, 21 Haziran 1841.

7. PRO, FO 195/177, numarasız, 23 Temmuz 18 41.

8. PRO, FO 195/687, no. 16, 20 Nisan 1861.

9. PRO, FO 78/1787, numarasız, 13 Mayıs 1861. İzmir basmacı esnafı 1869 yılında Hindistan’dan ithal edilen ucuz kumaşların ezici rekabeti karşısında çok zor duruma düştü, bk. Suavi Efendi, Türkiye, Sene 1290, Paris, 1873, s. 37. Hint kumaşlarının egemenliği, ucuz ve daha iyi kalite Alman müslinlerinin pazarı istila ettiği yıl olan 1903’e kadar sürdü, bk. Board of Trade Journal, vol. xlii, 1903, s. 103.

10. PRO, FO 626/10/426, Wilson, Probate, 1859.

11. Foreign Office, Anatolia, London, 1919, s. 70.

12. PRO, FO 83/337, “Report on Industrial Classes in Smyrna”, 4 Kasım 1870.

13. Manisa’da lonca örgütlerinin 19. yüzyıl sonuna kadar etkili olduğu belirtiliyor, bk. Ali Cevad, Memalik-i Osmaniyenin Tarih ve Coğrafya

Lügatı, Dersaadet, 1313, ii, s. 764-767.

14. İzmir'de bir havagazı fabrikası kurmak için 1862 yılında verilen imtiyazı bir İngiliz şirketi elde etmişti, bk. Mecmua-i Mukavelat, i, s. 148-151. Tümü ödenmiş 100.000 sterlinlik bir sermayeye sahip olan şirket, İzmir'deki gaz fabrikasını Glosgow'un Laidloux and Sons firmasına yaptırdı. 20. yüzyıl başlarında 1.200 abonesi vardı ve belediyeyle yapılan bir anlaşma gereğince 1.500 sokak lambasına havagazı sağlıyordu. bk. PRO, BT 31/31742 (2751); Annuaire Oriental, vol. xviii, 1902, s. 267.

15. Sanayi, s. 104, s. 137.

16. PRO, FO 83/337, "Report on Industrial Classes in Smyrna," 4 Kasım 1870.

17. Annuaire Oriental, vols. ix-xviii, 1889-1902.

18. Türkiye'deki halıcılık tekniklerinin incelenmesi için bk: M. Pretextat-Lecomte, Les Arts et Metiers de la Turquie et de l'Orient, Paris, 1902.

19. Selahaddin Bey, La Turquie a l'Exposition Universelle le 1867, Paris, 1867, s. 41-46.

20. PRO, FO 78/1888, no. 40, 8 Haziran 1865.

21. Annuaire Oriental, vol. ix, 1889, s. 663-710.

22. Annuaire Oriental, vol. xv, 1898, s. 1066; vol. xvi, 1900, s. 1205, s. 1364.

23. Board of Trade Journal, vol. v, 1888, s. 551.

24. Ali Cevad, i. s. 548.

25. Board of Trade Journal, vol. ix, 1890, s. 60-61; Sanayi, s. 135.

26. Anatolia, s. 97.

27. E. Dutemple, En Turquie d'Asie, Paris, 1883, s. 222; Rougon. s. 240.

28. V. Cuinet, La Turquie d'Asie, iii, Paris, 1894, s. 407.

29. N. Vernay, G. Dambmann, Les Puisances Etrangeres dans le Levant, Paris-Lyon, 1900, s. 479.

30. D. Georgiades, Smyrne et l'Asie Mineure, Paris, 1885, s. 64; Cuinet, iii, s. 408.

31. PRO, FO 626/24/973, Keun v La Fontaine, 1908.

32. İngiltere Ticaret Dairesine 96091 numara ile kayıtlı bulunan bu şirket Londra Borsası kayıtlarına göre 1960 yılında hâlâ faal durumdaydı, bk.

London Stock Exchange, Register of Defunct' and other Companies, London, 1960.

33. Sanayi, s. 136.

34. J. W. Childs, Across Asia Minor on Foot, London, 1917.

35. "A Railway Engineer's Journey in Persia," Journal of the Royal Central Asian Society, vol. ix, pt. 2, 1922, s. 60-80.

36. PRO, FO 626/24/954, Union Bank of Trieste v Warren, Berkshire and Co., 1908. Şirketlerin sayısı için bk., Catalogue General Officiel de la Section Ottomanne, Bruxelles. 1910, s. 14-22.

37. H. W. Schmidt, Auskunftsbuch für den Handel mit der Turkei, Leipzig, 1917, s. 119.

38. PRO, FO 626/26/1156, Rex v Finley, 1913.

39. 1919 yılında şirketin evlere iş vererek ve fabrikalarda 60.000'e yakın işçi çalıştırdığı tahmin ediliyor, bk. Anatolia, s. 97.

40. Sanayi, s. 132.

41. PRO, FO 626/26/1156, passim.

42. Sanayi, s. 145.

43. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863.

44. Georgiades, s. 13.

45. PRO, FO 78/1760, no. 28, 23 Mayıs 1863.

46. PRO, FO 195/1240, no. 8, 10 Şubat 1879.

47. PRO, FO 626/4/145 (642), Anthony v Wilkins, 1862-1863.

48. PRO, FO 626/6/277 (782), Vedova v Vedova Bros. and Co., 1866-1868.

49. Bk. PRO, FO 626/7/340 (8-143), Gout, Bankruptcy, 1866-1868. Kapitalizmin gelişmesini girişken bireylerin hayat hikâyesi olarak sunan burjuva tarih yöntemini taklit etmeye çalışmadığımızı, en ayrıntılı bilgiyi, Gout hakkında bulabildiğimiz için onu örnek almak zorunda kaldığımızı belirtmek isteriz.

50. PRO, FO 195/797, "Statement by Consul Cumberbatch on the Bankruptcy of J. Gout", 6 Mayıs 1866.

51. PRO, FO 195/771, no. 28, 1 Ağustos 1863. Bu konuda bir diğer ilginç örnek de, 1875 yılında Bergama'da kurulan modern bir çırçır fabrikasının sebep olduğu ayaklanmadır. Elmasoğlu adlı bir Rum'a ait olan

bu fabrikanın kendilerini ekmeklerinden edeceğini anlayan yerli mahlıççı ve dokumacılar bir taraftan hükümet konağını sarıp fabrikanın kapatılmasını talep ederken bir diğer grup da fabrikayı temelinden yıkmaya girişti. Kaymakamı, "Allahtan korkmadan fabrika açtırıyorsun, biz kötü yol mu tutalım" diye protesto eden halk daha sonra fabrikanın açılmasına önayak olan Müderris Dericili Mehmet Efendi'yi taş ve sopalarla öldürdü. Fabrika tümüyle yıkıldığı ve hareket büyük boyutlara ulaştığı için Balıkesir'den bir tabur asker getirtildi. Ayaklanmanın örgütleyicileri (ki aralarında, dört kadın da vardı) yakalanarak 15'er yıl hapis cezasına çarptırıldı, bk. O. Bayatlı, Bergama'da Yakın Tarih Olayları, İzmir, 1957, s. 80-82.

52. Örneğin, bk. Cotton Supply Reporter, 1 Aralık 1863.

53. Çukurova'da ilk buharlı çırçır fabrikalarının 1864 yılında Tırpani Kardeşler adındaki Rum şirketi tarafından kurulduğu ileri sürülüyor, bk. D. Fraser, The Short Cut to India, London-Edinburg, 1909, s. 19. Halbuki belgeler Gout'un daha 1863 yılında Adana, Mersin ve Tarsus'ta üç fabrika açtığını gösteriyor. Bu fabrikalarda 90 çırçır makinesi, 20 BHP gücünde iki buhar makinesi, iki su cenderesi ve iki su türbini bulunuyordu.

54. Sanayi, s. 45.

55. İngiltere Ticaret Dairesi'nde 99807 numara ile tescil edilen bu şirket daha sonra Amerikalılar tarafından satın alındı. Bu yüzden şirket hakkında ayrıntılı bilgi bulamadık.

56. PRO, FO 195/1161, numarasız, 29 Ocak 1878.

57. PRO, FO 195/1161, numarasız, 11 Ekim 1878.

58. PRO, FO 195/1240, numarasız, (?) Şubat 1879; "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1883, vol. lxxiii, s. 1057.

59. PRO, FO 195/1241, no. 42, 2 Ağustos 1879.

60. PRO, FO 195/1307, numarasız, 3 Mart, 1880; PRO, FO 195/1378, no. 42, 11 Eylül, 1881.

61. "Report on the Mining Industries and Forestry in Turkey," Accounts and Papers, 1903, vol. lxxvi, s. 46-47.

62. PRO, FO 195/1378, no. 42, 11 Eylül 1881.

63. PRO, FO 195/1620, telgraf, 19 Haziran 1888.

64. PRO, FO 195/1547, no. 33, 17 Aralık 1886.

65. PRO, FO 195/1586, no. 36, 3 Ocak 1887.

66. PRO, FO 195/1620, no. 17, 3 Mayıs 1888. 20. yüzyıl başlarında Kızılkaklık’tan batıya doğru bütün Büyük Menderes vadisinin MacAndrews ve Forbes tarafından kiralandığı ve işçilere ödenen yıllık ücretin 275.000 sterlin tuttuğu bildiriliyor, bk. PRO, FO 195/2090, numarasız, 14 Nisan 1900.

67. PRO, FO 195/1770, no. 45, 1 Ekim 1892.

68. PRO, FO 626/18/783, Caven, Administration, 1897.

69. 20. yüzyıl başında Türkiye’de meyan balı üretimi ve ihracatıyla uğraşan tek şirket MacAndrews ve Forbes idi, bk. Annuaire Oriental, vol. xvi, 1900, s. 1193; Board of Trade Journal, vol. xxxiii, 1901, s. 457.

70. Board of Trade Journal, vol. xli, 1903, s. 471.

71. Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, İstanbul, 1938, Ek 5.

72. PRO, FO 195/910, numarasız, 1 Temmuz 1864.

73. PRO, FO 195/797, numarasız, 11 Ocak 1866.

74. PRO, FO 195/687, no. 19, 8 Mayıs 1858. Bu un değirmeni daha sonraları Fransız Cousinery ve Pittaco şirketi tarafından satın alındı, bk. Annuaire Oriental, vol. ix, 1889-1890, s. 663-710.

75. PRO, FO 626/1/25, Aldridge v Williamson, 1861-1862. Bu değirmende dört çift taş bulunuyordu.

76. PRO, FO 626/4/167 (522), Zimbubli v Metaxa, 1862.

77. PRO, FO 626/8/348 (114), Rees v Rose, 1865.

78. İngiliz Doğu Acentası (British Eastern Agency) Şirketi 1894 yılında bir İtalyan şirketi ile birleşerek İngiliz-İtalyan Dükkânları (Anglo-İtalian Stores) adını aldı, bk. PRO, FO 626/17/738, Cowley v Gout, 1894.

79. PRO, FO 626/18/770, Leoni v Smith, 1896; PRO, FO 626/ 25/1071, Smith, Probate, 1912.

80. PRO, FO 198/43, “Etablissements situes dans la zone directe de l’action de la Douane de Smyrne et qui s’affranchisent des droits de quai,” 1881.

81. Annuaire Oriental, vol. xiv, 1896-1897.

82. Cuinet, s. 410; Board of Trade Journal, vol. xvi, 1894, s. 596-597.

83. A. Martineau, Le Commerce Francais dans le Levant, Paris-Lyon, 1902, s. 285-288.

84. 1892 yılında Lord Aberdeen'e sunulan bu dilekçelerin bazı örnekleri için bk. PRO, FO 195/177.

85. PRO, FO 626/14/617, Haycroft and Co. v Hadkinson, 1884.

86: PRO, FO,195/1307, no. 2, 31 Ocak 1880; PRO, FO 195/1378, numarasız, 17 Kasım, 1880.

87. PRO, FO 626/22/912, Hadkinson v Whittaker, Sons and Co., 1906.

88. PRO, FO 195/1732, no. 31, 1 Haziran 1891.

89. PRO, FO 195/1770, no. 45, 1 Kasım 1892.

90. Annuaire Oriental, vol. xii, 1892-1893, s. 889; Sanayi, s. 188.

91. PRO, FO 195/1307, no. 2, 31 Haziran 1880.

92. PRO; FO 195/1899, no. 45, 23 Mayıs 1895.

93. Annuaire Oriental, vol. xvi, 1900.

94. Sanayi, s. 188.

95. Sanayi, s. 192-195

96. PRO, BT 31/19857 (110947).

97. PRO, BT 31/19811 (113608).

98. PRO, FO 626/25/1075, Andreades v Company, 1912.

99. PRO, FO 626/26/1138, Ledger F, ff. 396-452.

100. Sanayi, s. 192.

101. G. B. Ravndall, Turkey, A. Commercial and Industrial Handbook, Washington D, C., 1926, s. 169.

102. Sanayi, s. 101-105; Tetkik, s. 135.

103. Board of Trade Journal, vol. xv, 1893, s. 197.

104. PRO, FO 195/1732, no. 8, 2 Nisan 1891.

105. Sanayi, s. 199-200.

106. İngiltere'nin Batı Avrupa'ya olan yünlü dokuma ihracatı 1869-1893 yılları arasında 142 milyon yardadan 57 milyon yardaya düştü. Güney Amerika'ya ve ABD'ye yapılan ihracatta da bir düşme görüldü. Denizaşırı pazarlarda İngiliz yünlülerinin yerini, yavaş yavaş Alman ve Fransız yünlüleri aldı, bk. S. B. Saul, Studies in British Overseas Trade, 1870-1914, Liverpool, 1960, s. 19.

107. PRO, BT 31/19568 (110751).

108. Sanayi, s. 144-145.

109. PRO, FO 626/25/1073, W. A. Colley Ltd. v Papps, 1912.

110. PRO, FO 626/21/898, Keyser v Rankin, 1904.

111. Foreign Office Annual Series, no. 3921, (Cd. 3727), 1907, s. 840.

112. Annuaire Oriental, vol. xviii, 1902, s. 1340-1342.

113. Sanayi, s. 209.

114. R. Graham, Britain and the Onset of Modernization in Brazil 1850-1914, Cambridge, 1972, s. 133.

115. PRO, FO 626/26/1152, Dracapoli v Ottoman Oil Co. Ltd., 1914.

116. Sanayi, s. 206.

117. Sanayi, s. 205-206.

118. Sanayi, s. 40.

119. Bu oranlara temel olan sayılar 1913 Sanayi Sayımı'ndan alınmıştır.

## 6. BÖLÜM

1. İmtiyaz fermanları üzerinde dönen oyunlar için bk. C. L. Smith, The Embassy of Sir William White at Constantinople 1886-1891, Oxford, 1957, s. 109-118, s. 164-167; B. M. Add. MSS, 39135, Layard Papers, vol. ccv. ff. 32-33; E. G. Mears, Modern Turkey, New York, 1924, s. 354-383. Bu son kitapta "İmtiyaz Avcılığı" başlığı altında uzun bir bölüm vardır.

2. PRO, BT 31/1530 (4839).

3. PRO, BT 31/1470 (4468).

4. PRO, BT 31/9274 (68930). İmtiyaz sahiplerinin, ellerindeki fermanları tam olarak değerlendiremedikleri de oluyordu. Örneğin, İzmir'de havagazı fabrikası kurmak üzere bir imtiyaz elde eden İzmirli tüccar A. Edwards bu imtiyazı bir İngiliz şirketine 7.000 sterlin gibi çok ucuz bir fiyata sattı. Paranın yarısını peşin yarısını da şirketin pay senetleri halinde alan Edwards sonraları bu fiyata imtiyaz satmanın aptallık olduğunu söyledi, bk. PRO, BT 31/31742 (2751).

5. PRO, BT 31/2792 (15263); PRO, FO 78/3305, passim. Küçük Asya Madencilik Şirketinin dağılmasından sonra Sivas'taki gümüşlü kurşun madenini işletmek amacıyla aynı ad altında iki şirket daha kuruldu, bk. PRO, BT 31/15225 (36191); PRO, BT 31/7105 (50099).

6. PRO, BT 31/9276 (68939), Levant Trading Agency Co. Ltd., Articles of Association PRO, FO 626/21/888, Levant Trading Agency Co. Ltd. v

Atlas Assurance Co., 1904.

7. PRO, BT 31/2801 (15337); London Gazette, 22 Haziran 1894; PRO, BT 31/9074 (67165); London Gazette, 26 Aralık 1902.

8. PRO, BT 31/13194 (108982).

9. Maden Üretimi, s. 806. 13 nolu dipnot.

10. Etude, s. 16-17.

11. Anatolia, s. 87-88.

12. PRO, FO 626/21/871, Tantiras et. al., v Company, 1903; PRO, BT 31/9274 (68930).

13. Report, s. 263.

14. Maden Üretimi, tablo xxviii ve xxxvi.

15. PRO, FO 626/18/786, Dalziel v Bliss et. al., 1898; Report, s. 263.

16. PRO, FO 626/19/816, Stacchini v Hadkinson, 1900.

17. PRO, FO 626/19/825, Radaelli v Wilkinson, 1901; PRO, FO 626/26/1144, Boscovich et. al., v Wilkinson, 1914.

18. PRO, FO 626/26/1131, Keyser v Smyrna Antimony Co. Ltd. 1914.

19. PRO, BT 31/21751 (131492).

20. Bu şirket İngiltere Ticaret Dairesine 137285 numara ile kaydolunmuştur.

21. PRO, FO 195/846, numarasız, 11 Şubat, 1869. Türkiye'deki ilk zımpara taşı yataklarını 1850 yılında Amerikalı jeolog J. L. Smith'in bulduğu iddiasının yanlış olduğu anlaşılıyor, bk. G. B. Ravndall, Turkey, A. Commercial and Industrial Handbook, Washington D. C., 1926, s. 143-145.

22. PRO, FO 78/2164, numarasız, 29 Haziran, 1869.

23: PRO, FO 78/2164, "Memorandum by Paterson and Co.," 17 Temmuz 1869.

24. PRO, FO 78/2164, numarasız, 26 Kasım 1869.

25. PRO, FO 195/985, numarasız, 19 Aralık 1873. Abbott'a verilen çeşitli imtiyazlar için bk. Mecmua-i Mukavelat, ii, İstanbul, 1302.

26. PRO, FO 198/40, numarasız, 22 Ekim 1875; 29 Ocak 1876.

27. V. Cuinet, La Turquie d'Asie, iii, Paris, 1894, s. 364.

28. PRO, FO 195/985, numarasız, 22 Ocak 1874.

29. PRO, FO 198/40, numarasız, 28 Eylül 1876.

30. PRO, FO 198/40, numarasız, 26 Mart 1877.

31. Report, s. 270-272.

32. PRO. FO 195/2030, numarasız, 15 Haziran 1898.

33. PRO, FO 195/2090, numarasız, 14 Nisan 1900.

34. PRO, FO 31/20111 (116660).

35. PRO, FO 626/21/866, Carmine v Kuluk Mining Syndicate, 1901.

36. N. Vernay, G. Dambmann, Les Puissances Etrangeres dans le Levant, Paris-Lyon, 1900, s. 639.

37. Directors' Report, 31 Mart 1903.

38. Directors' Report, 29 Mart 1904.

39. Directors' Report, 26 Eylül 1905; 26 Mart 1907.

40. 20. yüzyıl başlarında dünyada krom üreten dokuz önemli bölge vardı. Bunlar arasında krom oksit içeriği en yüksek (% 60,1) olan cevher Batı Anadolu'da, en düşük olan ise (% 39) Macaristan'da Orsova'da çıkıyordu, bk. J. W. Mellor, A Comprehensive Treatise on Inorganic and Theoretical Chemistry, xi, London, 1931, s. 123.

41. Örneğin, T. B. Rees, Gördes yakınlarındaki bir krom ocağını işletme imtiyazı almak için tam beş yıl uğraştı ama başarıya ulaşamadı, bk. B. M. Add. MSS, 39025, Layard Papers, vol, xcv, ff. 12-13. Rees'in İngiltere Dışişleri Bakanlığı ile bu konuda yaptığı yazışmalar için, bk. PRO, FO 198/39.

42. PRO, FO 198/40, numarasız, 5 Mart 1877.

43. PRO, FO 78/3787, numarasız, 11 Aralık 1884.

44. İngiltere Maslahatgüzarı Fawcett'in Whittall'e verdiği cevapta İngiltere'nin Türkiye'deki politik etkisinin gittikçe azaldığı ve istenen sonuca ulaşmak için bir süre beklemek gerektiği bildirildi, bk. PRO, FO 78/3787, numarasız, 14 Ocak 1885.

45. Report, s. 265.

46. PRO, FO 195/1693, no. 7, 31 Mart 1890; Report, s. 272.

47. PRO, FO 626/18/786, Dalziel v Bliss, 1898.

48. PRO, FO 78/2164, numarasız, 11 Ağustos, 1869. İşletme iznini alabilmek için Paterson'un Osmanlı Hükümeti'ne İngiliz Hükümeti tarafından baskı yapılmasını isteyen yazışması 5 cilt tutmaktadır, bk. PRO, FO 78/4087, 4591; PRO, FO 195/846, 985; PRO, FO 198/39.

49. PRO, FO 78/5313, numarasız, 24 Ağustos 1899.

50. PRO, FO 195/1378, numarasız, 3 Ocak 1881.
51. PRO, FO 195/1133.
52. PRO, FO 78/5313, numarasız, 18 Şubat 1902.
53. PRO, FO 626/14/596, Baroutzian v Edwards, 1882-1890.
54. PRO, FO 195/1732, numarasız, 7 Şubat 1891.
55. PRO, FO 195/1693, no: 4, 5 Mart 1840.
56. PRO, FO 195/2030, numarasız, 4 Şubat 1898:
57. PRO, FO 195/2030, numarasız, 2 Mart 1898; 26 Temmuz 1898.
58. Report, s. 271-272.
59. PRO, FO 195/2065, numarasız, 15 Mayıs 1899.
60. PRO, FO 195/2065, numarasız, 30 Kasım 1899.
61. PRO, FO 78/5313, numarasız; 24 Ağustos 1899.
62. Lord Overtoun'un Dışişleri Bakanı Lord Gosselin'e yazdığı bu uzun mektup için, bk. PRO, FO 78/5313, numarasız, 4 Ekim 1900.
63. PRO, FO 195/2112, numarasız, 21 Kasım 1900; Times, 9 Kasım 1900.
64. Board of Trade Journal, vol. xxxviii, 1902, s. 314.
65. PRO, FO 78/5313, numarasız, 3 Şubat 1903.
66. Cuinet, iii, s. 364.
67. Rougon, s. 167.
68. Vernay, s. 407-408.
69. Anatolia, s. 90; Ravndall, s. 145.

## 7. BÖLÜM

1. L. C. A. Knowles, The Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain during the Nineteenth Century, London, 1946, s. 145.
2. H. Feis, Europe, the World's Banker, 1870-1914, New York; 1965, s. 64.
3. Feis, s. 319.
4. "Correspondence Relative to the Continuance of Monopolies in the Dominions of Turkey," Accounts and Papers, 1840, vol. xliv, s. 589-590.
5. Stanley Lane Poole'ın bu gözlemini zikreden, E. G. Mears, Modern Turkey, New York, 1924, s. 48-49.

6. PRO, FO 626/27/1271, Will of J. Robertson, 1847; PRO, FO 195/447, no. 70, 10 Ekim 1854.

7. Times, 5 Ocak 1857.

8. B. M. Add. MSS, 39135, Layard Papers, vol. ccv, ff. 19-27; PRO, FO 195/1075, no. 21, 17 Temmuz 1875.

9. Bu tür harcamalar için İngiliz konsolosluğu İngiltere Dışişleri Bakanlığı'ndan özel bir tahsisat alıyordu.

10. PRO, FO 83/395, no. 10, 28 Aralık 1872; Batı Anadolu'nun çeşitli kentlerindeki konsolosluk bürolarından gelen aynı içerikli raporların özeti için bk. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1874, vol. lxvi, s. 1066-1086.

11. PRO, FO 83/395, numarasız, 24 Aralık 1872. Bu raporun basılı biçimi için bk. "British Trade Abroad", Accounts and Papers, 1873, vol. lxvii, s. 742-745.

12. PRO, FO 78/3070, no. 38, 22 Ekim 1878.

13. İngiliz tüccar-azınlık mensubu aracı ilişkisinin, İngiliz tüccar-azınlık mensubu tüccar ilişkisine dönüşmesine ait bazı yüzeysel gözlemler için bk. L. Dominian, The Frontiers of Language and Nationality in Europe, New York-London, 1917, s. 101-102; Anatolia, s. 276.

14. PRO, FO 195/1317; numarasız; 3 Mart 1880.

15. PRO, FO 195/1379, no. 9, 19 Şubat 1881.

16. PRO, FO 78/3644, numarasız, 11 Mart 1884.

17. PRO, FO 626/14/637 ve 640; PRO, FO 626/15/642 ve 644.

18. PRO, FO 626/15/647, Camillieri, Administration, 1886-1887. Camillieri'nin "bilinmeyen" kişiler tarafından öldürülmesinden ürken varisleri miras paylaşımı sırasında bütün depoları ve ticaretevlerini satılığa çıkardılar. Babasının ölümünden yedi yıl sonra P. Camillieri'nin üç dükkân açarak babasının planlarını uyguladığı görüldü, bk. PRO, FO 626/18/790, Theuma v Camillieri, 1898.

19. PRO, FO 195/1586, no. 11, 30 Mart 1887.

20. PRO, FO 195/1620; no. 46, 21 Temmuz 1888.

21. Board of Trade Journal, vol. x, 1891, s. 683-684; vol, xix, 1895, s. 67-68. İngiliz Ticaret Odası'nın 1909 yılında 200 olan üye sayısı ertesi yıl

295'e ulaştı, bk. "Trade of Smyrna," Accounts and Papers, 1910, vol. ciii, s. 336; Foreign Office Annual Series, no. 4809, (Cd. 5465), 1911, s. 29.

22. PRO, FO 195/1990, şifreli telgraf, 22 Nisan 1897.

23. PRO, FO 195/1990, no. 41, 26 Nisan 1897.

24. PRO, FO 195/1990, no. 55, 17 Mayıs 1897. İzmir'deki tüccar topluluğunun Rum aracılara olan ihtiyacı Y. K. Karaosmanoğlu'nun anlattığı gibi İzmir, Türk kuvvetleri tarafından kurtarıldığı zaman bir kez daha görüldü, bk. D. Avcıoğlu, Türkiye'nin Düzeni, Ankara, 1968, s. 90.

25. "Trade and Commerce of Smyrna," Accounts and Papers, 1902, vol. cx, s. 707-724.

26. PRO, FO 83/395, no 10, 28 Aralık 1872.

27. Bu yardım kampanyalarının çoğunu Whittall ailesi düzenliyor ve yönetiyordu, bk. PRO, FO 195/447, 1307, 1378, 1693, 1808, 1946, 2065, 2090.

28. W. W. Rostow, British Economy of the Nineteenth Century, Oxford, 1968, s. 102.

29. PRO, FO 78/3070, no. 38, 22 Ekim 1878; no. 5, 27 Nisan 1879.

30. İzmir'deki bütün İngiliz tüccarlarının imzasını taşıyan bu dilekçe için, bk. PRO, FO 195/1075, numarasız, 18 Kasım 1875.

31. PRO, FO 195/1181, no. 12, 20 Ağustos 1878.

32. Tetkik, s. 250-253.

33. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1869, vol. lxv, s. 353-359.

34. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1877, vol. lxxxiii, s. 1039-1047.

35. İngiliz konsolosuna göre Sadrazam Sadık Paşa ile Rıhtım Şirketi yöneticileri çok sıkı fıkı idiler, bk. B. M. Add. MSS, 39020, Layard Papers, vol. xc, f. 345.

36. Bu konuda Manchester Ticaret Odası (Manchester Chamber of Commerce) ve Demir Tüccarları Birliği'nin (Iron Trade Association) girişimleri için, bk. PRO, FO 78/3410. Liverpool Ticaret Odası da bir kitapçık yayınlayarak İngiliz Hükümeti'nin dikkatini çekmeye çalıştı, bk. Trade with Turkey, Liverpool, 1879.

37. B. M. Add. MSS, 39021, Layard Papers, vol. xci, f. 240.

38. Mecmua-i Mukavelat, i, s. 205-220.

39. PRO, FO 195/910; no. 69, 5 Ekim 1868.

40. Bu konuda yapılan temaslar için bk. PRO, FO 198/40.

41. İngiltere'de büyük gürültü koparan bu uygulamanın derhal durdurulması için 157 İngiliz gemicilik şirketinin protestoları için, bk. PRO, FO 78/2980, PRO, FO 195/1231 ve PRO, FO 198/40.

42. PRO, FO 78/3070, no. 38, 22 Ekim 1878.

43. PRO, FO 198/43; Memorandum by the Manchester Chamber of Commerce, 27 Şubat, 1882. Ayrıca bk. "Correspondence Respecting the Smyrna Quay Dues", Accounts, and Papers, 1882, vol. lxxii, s. 1-227.

44. "Commercial Reports", Accounts and Papers, 1883, vol. lxxxiii, s. 1037-1091.

45. PRO, BT 31/2931 (16769).

46. St. James's Gazette, 13 Mayıs, 1882.

47. PRO, FO 198/44, no. 12a, 13 Temmuz 1883.

48. London Gazette, 11 Ekim, 1883.

49. PRO, FO 195/1693, no. 12, 26 Mayıs, 1890. Fransız şirketinin bilinçli vurdumduymazlığı karşısında Osmanlı Hükümeti, şirketin imtiyazını iptal ederek başka bir Fransız şirketine (Granet ve Ort.) vermek yolunda girişimlerde bulundu. Fakat bu şirket gerekli sermayeyi toplayamadığı için kurulamadı, bk. Board of Trade Journal, vol. x, 1891, s. 54.

50. PRO, FO 195/1732, şifre, 3 Ağustos 1891.

51. PRO, FO 195/1899, no. 57, 23 Temmuz 1895.

52. İzmir'deki çeşitli Avrupa uluslarına mensup tüccarlardan oluşan ve İngiliz layterlerinin geciktirilmesinin "nedenlerini" araştıran bir kurulun bu konuda yazdığı rapor için, bk. Enquete sur les Causes de l'Encombrement, etc., Marseilles, 1897.

53. PRO, FO 195/2065; Memorandum by the British Consulate, 25 Nisan 1899.

54. PRO, FO. 195/2090, no. 8, 12 Şubat 1900.

55. İngilizlerin 642 ton taşıma kapasiteli 14 layter daha denize indirmeleriyle iyice büyüyen layter filoları, İngiliz tüccarların kurduğu İzmir Layter ve Mavna Sahipleri Birliğine (Smyrna Lightermen's and Barge

Owners' Association) devredildi, bk. PRO, BT 31/20211 (117691). Bu şirket daha sonraları Takımadalar Amerikan Gemicilik Şirketi (Archipelago American Steamship Co.) tarafından satın alındı, bk. London Gazette, 9 Şubat 1923.

56. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1883, vol. lxxxiii, s. 1067. İzmir limanı ithalatının bileşimi hakkında aşağıdaki açıklamaları yapmayı gerekli görüyoruz. İngiltere Ticaret Dairesi'nin yayınladığı yabancı ülkeler dış ticaret istatistiklerinin ana kaynağı, bu ülkelerden İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na gönderilen yıllık ticaret raporları idi. İzmir'deki İngiliz konsolosları bu istatistikleri İzmir Gümrük Dairesi ve Rıhtım Şirketi'nden elde ediyorlardı. İthalat istatistiklerinin düzenlenmesinde uygulanan yöntem, malların üretildikleri ülkelere göre değil gemilerin çıkış limanlarına göre sınıflandırılması esasına dayanıyordu. Bu yüzden konsolosluk raporlarında, İzmir'in Hollanda'dan ithal ediyor göründüğü malların en az % 80'inin aslında Alman malı olduğu, Hollanda limanlarından ihraç edildiği için bunların Hollanda malı olduğu izlenimi yaratıldığı belirtiliyor. İstatistiklerde Avusturya'dan ithal ediliyormuş gibi gösterilen mallar hakkında bir konsolosluk raporu şu gözlemde bulunuyordu: "Bütün raporlarda ne zaman Avusturya adı geçse Almanya anlaşılmalı. Çünkü Almanya'ya yapılan ihracat gibi Almanya'dan yapılan ithalat da bir Avusturya limanı olan Triyeste kanalıyla yapıldığı için sanki ticaretin tümü Avusturya ileymiş gibi görünüyor," bk. "Commercial Reports," Accounts and Papers, 1887, vol. lxxxvi, s. 437. Bu nedenle, Almanya-Avusturya başlığı altında gösterdik. Bu miktara Hollanda'dan yapılan ithalatın % 80'ini ekledik. Konsolosluk raporları Belçika'dan yapılan ithalatın çok büyük bir bölümünün aslında Alman malları olduğunu ileri sürüyorlarsa da kesin bir oran belirtmedikleri için Belçika ithalatını Almanya-Avusturya başlığı altında göstermedik.

57. Foreign Office Annual Series, no. 67, (c. 3673), 1886, s.6.

58. Foreign Office Annual Series, no. 70, 1886; no. 75, 99, 114, 1887.

59. İngiltere Ticaret Dairesi dört yıl içinde bu tür üç uyarı yayınladı, bk. Board of Trade Journal, vol. i, s. 314, vol. iii, 1887, s. 293-294; vol. v, 1889, s. 65-66.

60. Board of Trade Journal, vol. vii, 1889, s. 158.

61. “Trade of Turkey”, Accounts and Papers, 1892, vol. lxxxiv, s. 435-442.

62. Foreign Office Annual Series, no. 1254, (c. 6855), 1893, s. 3

63. “Trade and Commerce of Smyrna,” Accounts and Papers, 1900, vol. xcvii, s. 764.

64. Board of Trade Journal, vol. xvi, 1894, s. 718; vol. xvii, 1894, s. 528-529; vol. xxvi, 1899, s. 23-27; vol. xxx, 1900, s. 467-468; vol. xxxiv, 1901, s. 264-265; vol. xlvii, 1904, s. 343.

65. Foreign Office Annual Series, no. 4598, (c. 4962), 1910, s. 313-394.

66. Rougon, s. 684-689; H. W. Schmidt, Auskunftsbuch für den Handel mit der Turkei, Leipzig, 1917, s. 101-114.

67. Foreign Office Annual Series, no 764, (c. 5895), 1890, s. 15-16.

68. “Suggestions for British Traders with Turkey in Asia,” Accounts and Papers, 1902, vol. ciii, s. 323-332.

69. PRO, BT 31/32324 (39699), Anglo-Eastern Co-operative Co. Ltd.

70. E. Pech, Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turquie, Paris, 1902, s. 202-203.

71. Foreign Office Annual Series, no. 5011, (Cd. 6005), 1912, s. 10.

72. “Trade and Commerce of Smyrna,” Accounts and Papers, 1912-1913, vol. c, s. 621.

73. Foreign Office Annual Series, no. 5247, (Cd. 7048), 1914, s. 85-86.

74. Ticaret Dairesi’ne 119667 numara ile kayıtlı olan bu şirket hâlâ faal durumdadır.

75. Foreign Office Annual Series, no. 764 (c. 5895), 1890, s. 16; no. 2462, (Cd. 1), 1900, s. 5.

76. “Opinions of Her Majesty’s Diplomatic and Consular Officers on British Trade Methods,” Accounts and Papers, 1899, vol. xcvi, 619-726.

77. Anatolia, s. 107. Bir Amerikalı gözlemci aynı sonuca daha 1907 yılında varmıştı, bk. C. M. Pepper, Report on Trade Conditions in Turkey, Washington, D. C., 1907, s. 32-37.

78. “Regulations in Force in Turkey with regard to British Commercial Travellers,” Accounts and Papers, 1904, vol. xcv, s. 1-26.

79. Foreign Office Annual Series, no. 3170, (Cd. 1766), 1904, s. 703-726; no. 3467, (Cd. 2236); 1905, s. 221-248; no. 3722, (Cd. 2682), 1906, s.

19-156.

80. O. Mance, “The Future of British Trade with Turkey”, Journal of the Royal Central Asian Society, vol. xxx, 1943, s. 17.

## 8. BÖLÜM

1. Aynı hesaplamaların daha değişik fakat aynı sonuca götüren biçimi için bk. W. W. Rostow, British Economy of the Nineteenth Century, Oxford, 1968, s. 31.

2. “Commercial Reports,” Accounts and Papers, 1867, vol. lxvii, s. 153.

3. “Commercial Reports,” Accounts and Papers, 1871, vol. lxvi, s. 1092.

4. PRO, FO 626/9/404 (167-236), Wolff, Bankruptcy, 1870.

5. “Trade of Smyrna,” Accounts and Papers, 1894, vol. lxxxviii, s. 503-512.

6. Aydın Demiryolu’nun sermayesine katkı, ancak 19. yüzyıl sonlarında beş İngiliz tüccarın 5. ve 6. tertip tahvillerden 40.847 sterlin değerinde tahvil almasıyla görüldü. Öteki ülkeler hakkında yapılan araştırmaların saptadığına göre, yabancı ülkelerde yapılan yatırımlara o ülkelerdeki İngiliz tüccarlar çok az katkıda bulunmaktaydılar. Örneğin, bk. H. S. Ferns, Britain and Argentina in the Nineteenth Century, Oxford, 1960, s. 337-338.

7. Pech, s. 175-178.

8. PRO, FO 195/177, no. 15, 2 Haziran 1843.

9. PRO, FO 195/1417, “Report on Property Tax,” 25 Şubat 1882.

10. PRO, FO 195/1417, “Report on Property Tax”, 25 Şubat 1882.

11. PRO, FO 195/1770, no. 1, l Ocak 1892.

12. PRO, FO 195/527, no. 49, 9 Kasım 1857.

13. PRO, FO 626/11/511, Pitway, Administration, 1874-1876.

14. PRO, FO 626/17/714, Clarke, Probate, 1892.

15. Bütün hesaplamalar, İzmir Konsolosluk Mahkemesi dosyalarında bulunan mütevelli raporları, vasiyetnameler ve tereke defterlerine dayandırılmıştır.